

UNIVERSITÉ DE PARIS

FACULTÉ DE DROIT

Les Chemins de Fer en Afrique

et leur

rôle dans l'expansion Coloniale

THÈSE DE DOCTORAT

Soutenue devant la Faculté de Droit de Paris, le 17 janvier 1911, à 3 heures de l'après-midi

PAR

M. Charles BOURRAT

PERPIGNAN

IMPRIMERIE JOSEPH MARTY

1910

UNIVERSITÉ DE PARIS

FACULTÉ DE DROIT

Les Chemins de Fer en Afrique

et leur

rôle dans l'expansion Coloniale

THÈSE DE DOCTORAT

Soutenue devant la Faculté de Droit de Paris, le 17 janvier 1911, à 3 heures de l'après-midi

PAR

M. Charles BOURRAT

Président de Thèse : M. PERREAU

Assesseurs : M. LESEUR, M. PILLET



PERPIGNAN

IMPRIMERIE JOSEPH MARTY

1910

UNIVERSITÉ DE PARIS



FACULTÉ DE DROIT



THÈSES DE DOCTORAT



La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.



1011



Les Chemins de fer en Afrique et leur rôle dans l'expansion coloniale

INTRODUCTION GÉNÉRALE

Idées directrices de la politique coloniale française et étrangère en Afrique

Avant de rechercher les conditions dans lesquelles se poursuit l'expansion coloniale en Afrique et le rôle qui est assigné aux chemins de fer, il nous a semblé indispensable de montrer la route parcourue par les diverses nations colonisatrices.

Si nous examinons les différentes étapes de l'expansion coloniale, il nous sera possible de déterminer par quelles périodes ont passé les peuples colonisateurs, à quelles idées directrices ils ont obéi dans la lutte qu'ils ont livrée pour obtenir un maximum d'influence.

Aux trajets de cabotage des Phéniciens et des Grecs se sont substitués les trajets au long cours des Portugais et des Espagnols.

L'âge de la conquête matérielle touche à sa fin. On voit poindre celui de la colonisation pacifique et de la lutte commerciale. A la période des Grandes Compagnies coloniales a succédé le système de colonisation d'Etat pratiqué par les officiers et les explorateurs qui font œuvre de savants, de diplomates et de conquérants tout à la fois.

Malgré la vaillance de navigateurs qui étonnèrent le monde par leur hardiesse et leur éducation navale, le Portugal et l'Espagne ne purent

conserver longtemps leurs colonies. Trop pauvres d'argent pour soutenir des entreprises si lointaines, leur population était trop dense dans un territoire trop petit. Ils ne pouvaient fournir des garnisons aux postes qu'ils occupaient ; la disproportion entre les forces du colonisateur et de la colonie étant trop considérable. Aussi la lutte fut courte et inégale, quand les Hollandais, les Anglais et les Français se jetèrent vers ces pays, avec tout le poids de leur richesse et de leur nombre.

La plupart des nations colonisatrices, France, Angleterre, Allemagne, paraissent arrivées à leur maximum de conquête, et, si la lutte pour l'occupation du territoire est à peu près terminée, une bataille plus sérieuse et plus ardente, lutte d'avenir, lutte économique et commerciale, est engagée. Cette lutte est constante. Elle demande, avec une continuité d'efforts et une accumulation de capitaux, l'aide puissante et efficace de la métropole. Le commerçant, l'agriculteur, l'industriel qui ont créé des comptoirs, des exploitations, des manufactures aux colonies, ne peuvent tenir tête avec succès à leurs concurrents étrangers, si leur nation n'intervient pas en favorisant leur commerce par des traités douaniers et des constructions de routes et de chemins de fer.

Les gouvernants ont fini par comprendre que leurs nationaux étouffaient dans la trop petite sphère réservée en Europe à l'initiative des particuliers. Il fallait, dans la mesure du possible, éviter les piétinements sur place. Aussi la préoccupation essentielle a été de trouver par l'industrie de larges et nombreux débouchés. La concurrence très vive qui existe en Europe, par suite de la saturation des entreprises commerciales et industrielles, par suite également de l'entrée en scène de nouveaux peuples industriels et commerciaux en face des nations de la vieille Europe, a poussé ces mêmes nations à créer un domaine colonial qui soit en rapport et en conformité avec l'organisme national.

D'autre part, la mise en valeur d'un nouveau domaine est l'œuvre qui a pu allier et mêler, pour une action commune, des adversaires irréductibles sur un tout autre terrain. Et, sans vouloir nous étendre longuement sur les conditions dans lesquelles s'est faite l'évolution des idées directrices de la politique coloniale des divers peuples, il nous paraît indispensable d'examiner rapidement ce que, très justement, on a appelé « Un siècle d'expansion coloniale ».

Colonisation Anglaise

L'Angleterre, que l'on considère comme le modèle des métropoles, a fondé et étendu son empire colonial aux dépens des autres puissances, Hollande, France et Espagne.

Il ne nous est pas possible d'en faire l'historique. Nous essaierons de montrer l'usage que la Grande-Bretagne a fait de ses forces dans le dernier siècle, sur quels principes elle s'est basée, quels résultats elle a obtenus, quel avenir les règles de l'évolution réservent à ses domaines d'outre-mer.

On a souvent prétendu que ce pays, vaste réservoir de fer et de houille au milieu de l'Océan, devait fatalement donner naissance à l'empire colonial et maritime le plus vaste du monde.

Petit à petit et à mesure que la nécessité leur en a indiqué l'emploi, les Anglais ont pris conscience de leur force. La position géographique de l'Angleterre n'a joué presque aucun rôle dans l'histoire avant le xvi^e siècle. Les effets de la richesse minérale de son sol ne se sont fait puissamment sentir sur l'industrie nationale qu'après la fin du xviii^e siècle.

Avant 1550, l'Angleterre était essentiellement agricole, l'exploitation de son sous-sol était restreinte. Nulle idée d'agrandissement du royaume au-delà des mers et d'expansion de la race sur les autres continents n'avait fait son apparition.

L'Espagne et le Portugal possédaient de vastes domaines au delà de l'Océan. L'Angleterre se rendit compte qu'elle n'avait plus rien à faire en Amérique et aux Indes. Elle commença à se spécialiser dans la contrebande des mers, en armant en course des bâtiments pour les prises et en transportant, malgré les Espagnols et les Portugais, des nègres en Amérique.

Les entreprises qui revêtaient un caractère privé, donnèrent à l'Angleterre un matériel de navigation et tout un contingent de corsaires et de flibustiers qui furent ses premiers marins.

Ainsi les Anglais commencèrent leur éducation de colonisateurs en se trouvant aux prises avec les difficultés que créait pour eux le négoce lointain. Philippe II ayant fermé les fabriques des Pays-Bas, les Flamands émigrés transportèrent à Worwich leurs tissages pour les laines anglaises.

L'industrie nationale était créée, l'acte de navigation de 1681, grâce

auquel le trafic des marchandises d'Asie et d'Afrique est exclusivement réservé à l'Angleterre, la guerre de 1672 oblige la Hollande, qui disposait de nombreux navires à se contenter d'une politique continentale. Insuffisamment peuplée pour lutter contre l'Angleterre, elle abandonnera le domaine des mers.

Nos voisins ont surtout recherché, à la fin du xvii^e siècle, en organisant contre nous des rivalités et des coalitions, la ruine de notre flotte et de « la plus grande France » Colbert personnifiait pour eux « la perversion de l'esprit commercial ». — (Seeleg. L'expansion de l'Angleterre p. 155.)

La guerre de la succession d'Espagne se termina par la perte de certaines colonies françaises.

En 1713, l'Angleterre est en excellente situation coloniale.

Grâce au privilège de l'osiento, elle possède le monopole des ravitaillements des possessions espagnoles par Porto-Bello et de la traite des nègres.

Après la guerre de sept ans le traité de Paris nous enlève le Sénégal.

« Notre défaite s'explique par la division presque inévitable de nos forces, mais par ce fait aussi que, en France, les particuliers agissent sur l'Océan avec plus d'esprit de suite que l'État, tandis que plus nombreux chez nos adversaires à vivre, ils furent en outre toujours aidés par lui. L'expansion était vraiment au delà de la Manche l'œuvre de tout le peuple ». (1)

Les comptoirs de Guinée s'ajoutent, en 1815, aux possessions anglaises.

Sans doute les efforts accomplis étaient chèrement payés par une dette de 23 milliards, mais la situation géographique de ces colonies, leur variété de climats et surtout l'absence momentanée de rivaux maritimes font presque déjà un superbe avenir économique.

Et cependant l'Angleterre qui semblait, au début du xix^e siècle, devoir occuper, pour toujours, la première et la plus grande place, qui s'était constituée un empire colonial de tout premier ordre, impossible à ébranler en raison de la supériorité navale de la métropole, possédant des richesses et des ressources proportionnées à son immense étendue, paraissant défier toute concurrence, a trouvé brusquement devant elle en Amérique les États-Unis qui constituent à côté du

(1) Marcel Dubois. — Systèmes coloniaux et peuples colonisateurs. (P. 115).

Dominion of Canada l'empire industriel et commercial le plus puissant du monde, grâce à l'exploitation d'un territoire encore vierge où abondent toutes richesses naturelles. En Orient elle était en antagonisme avec la Russie. Il paraissait incroyable tant étaient nombreux, en Asie, les points de contact et les occasions de conflit qu'une guerre pût être évitée.

En Afrique, l'Angleterre à qui les hésitations de la France avaient permis de prendre pied définitivement en Egypte, a rêvé d'un colossal empire allant de la Méditerranée au Cap de Bonne Espérance. Mais si elle a pu se faire reconnaître des droits sur le Bas-Niger et la Bénoué pour pouvoir atteindre le Tchad, si elle nous a interdit l'accès du bassin du Nil, des obstacles également sérieux l'ont arrêtée dans ses projets. L'Allemagne a considéré qu'elle devait avoir sa part à la politique coloniale, et, après avoir mis un pied en Chine, elle a occupé, en Afrique, dans le sud-est, le sud-ouest et le Cameroun, trois territoires importants.

Cette suite ininterrompue d'efforts, s'explique par l'intérêt sans cesse grandissant du négoce et de l'exploitation des terres étrangères. Sans doute la création des monopoles et des prohibitions donne à cette expansion un caractère bien anglais mais les plus anciens procédés coloniaux se retrouvent dans leur essence, ils ont une origine commune avec ceux que les émigrants espagnols et portugais mirent en pratique à l'époque des découvertes de l'Angleterre.

Actuellement des conquêtes continuent, des armements maritimes augmentent. Elle recherche des territoires riches en cultures et en mines; elle se rend maîtresse de toutes les routes d'Extrême-Orient par des points d'appui qu'elle crée; en un mot elle cherche à asseoir solidement son immense domaine, et, si elle réussit dans cette entreprise, c'est à la suite de concessions qui ne sont pas la mise en pratique de théories libérales nouvelles, mais de sacrifices que l'intérêt mercantile anglais fait à la loi générale de la lutte pour l'existence.

C'est par peur de sécessions pareilles à celles des Etats-Unis d'Amérique que l'Angleterre affranchit administrativement ses colonies. En exigeant pas une autorité politique, signe de sa suzeraineté commerciale, elle espère conserver longtemps son monopole et préserver sa vieille tradition coloniale d'exploitation d'autrui.

L'aptitude de l'Angleterre, ses ressources, le théâtre de ses efforts, et ses efforts mêmes, ont changé avec le temps, mais sous ces transfor-

mations, persiste toujours le principe d'action inavoué, le même intérêt d'argent qui dicta à Cromwel l'Acte de Navigation et qui inspire aujourd'hui les théoriciens de la plus profonde Bretagne dont l'idéal consiste dans le groupement en un empire fédéral, libre échangiste, de l'Angleterre et de ses colonies qui acquerraient toutes l'égalité de droits.

Les procédés anglais de colonisation n'entrent dans aucun cadre théorique, ils n'ont rien de fixe, rien d'immuable ; ils varient selon les colonies, mais, au fond de tous, le même principe se découvre, le même souci domine, c'est le profit de la métropole et de ceux qui la servent.



L'Allemagne, qui avait pris sa place en Europe vers le milieu du xix^e siècle, a longuement surgi parmi les puissances d'outre-mer il y a environ 10 à 15 ans.

Son œuvre coloniale est toute moderne. La brusquerie et la brutalité caractérisent l'expansion de ce pays, qui du jour au lendemain, par la force des événements, ayant dû imiter les vieux Etats, s'est donné en peu d'années un domaine colonial considérable.

Après 1870, l'Allemagne s'étant trouvée à la tête de capitaux importants, a voulu les utiliser. Son industrie s'est fortement développée. Par un commerce très puissant elle a forcé et couvert les marchés européens de ses produits.

Sans doute, l'émigration allemande que nécessitait une densité de population trop grande dans un pays d'agriculture pauvre, ne date pas d'hier. Les Etats-Unis, la République Argentine, le Canada, le Sud-Afrique ont eu des colons de la vieille Allemagne.

Les marchés du monde s'étant à peu près fermés, des concurrents nouveaux comme l'Autriche et la Russie ayant surgi, il y a eu absolue nécessité pour l'Allemagne, de vendre au delà des mers où d'abandonner toute idée d'expansion. La jeune Deutschland a occupé des territoires plus ou moins vacants, en Afrique et dans les îles Océaniques et nous avons vu un état essentiellement terrien et militaire devenir, grâce à sa houille, à ses navires de guerre et surtout à l'extrême développement de la natalité, un peuple navigateur et commerçant.

Cette colonisation tout à fait moderne est celle qui parle le plus haut et qui intimide même les Anglo-Saxons.

Si nous recherchons un passé colonisateur pour l'Allemagne, c'est à peine si nous trouverons une tentative faite par le Grand Electeur sur la côte occidentale d'Afrique, en Guinée où il fonda un comptoir et rêva un compagnie de commerce. (1)

L'Allemagne, a été jusqu'en ces dernières années, plus qu'indifférente à la politique coloniale. On peut dire qu'elle l'a dédaignée.

Les entreprises coloniales françaises, notamment celle de Tunisie, passaient pour une folie.

Après le traité de Francfort l'Allemagne s'est mise à produire. Son industrie, grâce aux richesses naturelles de son sol et son commerce, ont pris un essor prodigieux. Ayant imposé leurs marchands à l'Europe par des traités conclus, soutenus par leurs Ambassadeurs et leurs Consuls, ils transformèrent l'Europe et notamment la Suisse, l'Italie et l'Autriche, en véritables Colonies allemandes.

Suivant la devise d'un Commissaire général d'exposition, ils vendaient ce qu'ils voulaient, Cillig und Selech. (à traduire).

L'Allemagne n'avait donc que faire des possessions d'outre-mer, étant maitresse absolue du marché européen. L'exportation allemande fut en progrès jusqu'en 1883.

A ce moment, les nations de l'Europe, se défendent, et par suite de leurs tendances protectionnistes, veulent se suffire. Les Allemands, songent à leur tour à déverser en Guinée, au Congo, en Indo-Chine, les cotonnades, bimbeloterie, et alcools de betteraves et de pommes de terre. Mais l'accès des colonies leur étant difficile ; il fallut coloniser par force, c'est-à-dire prendre à tout prix, parmi les régions d'outre-mer, celles qui restaient libres où plutôt celles qui n'étaient pas revendiquées.

L'Afrique et l'Océanie possédaient des territoires encore inoccupés, n'ayant pas le choix, les Allemands durent se hater.

L'Allemagne chercha à légitimer cette brusque expansion coloniale, en contradiction avec les déclarations formelles du chancelier Bismarck qui avait dit en 1885 : « Je ne suis pas et ne serai jamais un homme colonial ». Ce fût dans un but humanitaire, et pour infuser la lumière dans le continent noir, que les Allemands ont colonisé. (2)

Cependant au congrès de Berlin ils faisaient adopter la formule que

(1) Engelotaedt. — Retour historique sur la Colonisation Allemande Gotha 1892.

(2) Fischer Mehr Licht im Dunkeln Weltheil Hambourg, 1885.

tout pays non effectivement occupé est considéré comme sans propriétaire.

Le caractère de l'expansion allemande est de procéder **militairement** et par ordre. Leur flotte augmentée de quelques unités, leur commerce passe brusquement du continent au delà des mers, appuyé par des soldats et des émigrants forcés, leur industrie couvre les grandes étendues de terres noires prises en un an.

Tandis que devant cette invasion subite, l'Angleterre reste inquiète, l'œuvre de pénétration et d'infiltration continuait lentement et lourdement. Désormais il y a entreprise d'Etat, et entreprise privée, conforme au génie colonial allemand.

Les premiers actes eurent pour théâtre l'Afrique ou de vastes régions se trouvaient sans maîtres. Mais l'Angleterre par ses explorateurs, ses marchands des compagnies à chartes, était partout et l'Allemagne dût circonscrire tout de suite son influence. La France et l'Espagne se trouvaient déjà au Maghreb, les Allemands durent prendre ce qui s'offrait au hasard et coloniser sans même avoir un plan bien arrêté.

Jusqu'en 1885, l'Etat ne se met pas en avant. Il fait agir des particuliers, négociants prête-noms, que l'on met partout à l'œuvre. La maison Ludéritz de Brême possédait à Angra Péquena, un comptoir. Le 14 août 1884 des cuirassés parurent pour débarquer des produits d'usine et des missionnaires qui s'installèrent à Bethanie.

Le pavillon allemand flottait aussi au Caméroum, et la société commerciale germano-africaine de Hambourg, la société coloniale allemande étaient fondées et tenaient leur première réunion en août 1884 sous le patronage du gouvernement à Eisénach. Le 15 novembre 1884, à la conférence du Congo, les Allemands essaient de se préparer une voie vers un nouveau Soudan.

A la même époque, la Deutsche Ostafrikanische Gesellschaft fonde les premiers établissements marchands en Guinée, et sur les côtes orientales, soumises au sultan de Zanzibar.

En janvier 1885, le gouvernement allemand prend la tête du mouvement colonisateur. L'amiral Knorr, ayant livré bataille au Caméroum, Bismarck prononce un discours au Reichstag. Il déclare qu'il faut protéger le commerce en Afrique en lui laissant suivre ses voies naturelles. Ce programme de surveillance qui en théorie, devait s'effectuer par des moyens tout nouveaux, ne fût en pratique que l'imitation de

vieux procédés mercantiles. Les lettres patentes impériales, sont accordées à la société coloniale allemande, qui place ses territoires sous le protectorat de l'Etat le 25 février 1885. On évite ainsi l'occupation réelle, que définit le congrès de Berlin et l'envoi au Caméroum des régiments qui sont nécessaires en Europe pour maintenir la défense. Ce procédé ne diffère en rien de celui des Hollandais en 1602.

Le 17 mai 1885, des lettres patentes sont données à la société de la Nouvelle Guinée et plus tard à l'Ostafrikanische Gessellschaft.

La conquête véritable commence.

Le 13 août 1885, l'escadre allemande paraît devant Zanzibar et annexe toute la côte au sud de l'île, sous prétexte que la Compagnie de l'Est Africain, avait signé des traités avec les chefs indigènes de l'intérieur.

Depuis 1886 de nouvelles circonstances ont achevé de modifier et de circonscrire l'œuvre allemande. Il y a eu un ralentissement d'intérêt au sud-ouest africain ; une partie du Damaraland ayant été cédée à une compagnie anglo-germanique, les Allemands se portent vers le Soudan et les sources du Nil.

Dans l'Afrique Orientale Allemande, une série de traités de 1886 à 1890, ont opéré le partage avec l'Angleterre des dépendances du sultan de Zanzibar.

L'Ostafrikanische Gesellschaft, est devenue fermière des terres non occupées effectivement, par le gouvernement, au sud des possessions anglaises. Les Allemands sont au bord du Tanganyeka et du Victoria, donnant la main à l'Etat du Congo, contrariant les visées britanniques, sur la route de l'Egypte au Cap. L'Allemagne a cherché un rapprochement avec la France. Les conventions de 1893-1894, relatives aux limites du Caméroum et des territoires de la compagnie royale du Niger, ont été de la part de la Grande Bretagne, une duperie aux droits que Flegel avait chèrement acquis.

L'Allemagne a conservé l'accès vers l'Adamoua et le Tchad, mais Yola et la Bénoué lui ont été fermés par les conséquences des principes prétendus nouveaux, qu'avait proclamé le traité de Berlin.

Une des caractéristiques de la colonisation allemande c'est que jusqu'en 1895, l'empire colonial allemand n'était pas exploité, et l'objectif de la nation, a été de se procurer des débouchés industriels. On s'est contenté de débarquer des marchandises germaniques, en échange de produits indigènes. L'eau de vie entre pour 48 0/0, dans

le frêt départ des bâtiments à destination des îles Samoa en Océanie. Le reste des exportations consiste en armes, bimbeloterie, colonnades. En retour, très peu de produits sont donnés à la métropole. En Afrique, l'huile de palme de Guinée, s'est vendue en 1893-1894 pour 3.500.000 marks seulement.

Les récoltes spontanées, sont cueillies à la hâte, sans préoccupation de la plus-value future, de l'initiation et de la pénétration agricole. Ces entreprises, faites d'expédients, semblent créées pour sortir d'une crise économique.

Les Allemands, répondent à ces objections, qu'ils ont manqué de temps, pour mener à bien toutes ces tentatives, que l'Allemagne n'a fait qu'imiter ses devanciers, Angleterre, Hollande et France.

L'inconvénient, c'est que la plus grande Allemagne, n'a pas de variété, qu'elle est toute entière tropicale, et que, née la dernière à la vie coloniale, elle s'est constituée sans choix préalable, dans des régions absolument inhabitables pour ses nationaux.

L'émigration allemande, au lieu de se faire vers les colonies de la Métropole, se fait vers le Brésil et les Etats-Unis, la République Argentine et l'Australie. C'est sur des terres mieux appropriées à la vie européenne, que l'Allemagne cherche à créer de véritables colonies. Dans ces pays seulement, on constate une colonisation germanique. C'est là seulement, où il est question de germanismus et de Kulturgeschiste et encore, tout cela est-il incomplet et imparfait, car à ces éléments germains viennent se mêler les Anglo-Saxons, les Latins et les Indigènes.

En outre, les colonies allemandes n'offrent pas de grandes ressources d'existence et de richesses. Les colonies africaines, quelque effort que fasse l'Allemagne, ne pourront obtenir les mêmes résultats que l'Angleterre a obtenus dans l'Inde, qui pourtant est une terre tropicale.

En résumé, l'Allemagne est venue trop tard en Afrique, comme puissance d'outre-mer, et comme, on ne s'improvise pas du jour au lendemain, surtout en l'état de la colonisation moderne, peuple colonisateur, il faut qu'elle subisse les inconvénients d'une croissance trop rapide et que par conséquent elle se trouve arrêtée dans son essor.



Les petites nations européennes ont senti qu'elles s'étouffaient dans

le vieux continent. Elles aussi, ont voulu coloniser pour permettre aux produits de la Métropole de s'expatrier, et obtenir en échange les produits exotiques que l'industrie nationale pourra utiliser et transformer.

Avant l'Angleterre, la France et l'Allemagne, le Portugal avait pris pied en Afrique. Son ambition s'était d'abord portée sur les Indes où il ne lui reste plus que Goa, Timor, Diu, Damaan et Macao, derniers vestiges de son ancienne domination, puis au Brésil qui dès 1815 après l'émigration de la Maison de Bragance, et le Congrès de 1822, se constitua empire autonome.

Le Portugal fut dès lors obligé, de devenir au commencement de ce siècle, puissance coloniale africaine.

Il conserve en Afrique non seulement un établissement sur la côte de Guinée du Nord, mais, jusqu'à une époque récente, il était considéré comme propriétaire légitime d'une zone allant d'un Océan à l'autre, avec les grandes provinces d'Angola et du Mozambique.

Mais n'ayant pas une population suffisante pour fournir une armée capable de pénétrer à l'intérieur du Mozambique ou dans la haute Zambézie, jusqu'aux régions habitables pour ses nationaux, il a été spolié par l'Angleterre qui, sous l'influence de Cécil Rhodes a considéré qu'il était urgent d'établir dans la Zambézie, une autorité plus respectée que celle des Portugais, en 1884, par l'Association internationale du Congo et par l'Allemagne dans l'Ouest, encore en 1885 et 1886.

Un fait essentiel domine la colonisation portugaise, c'est la faiblesse de la Métropole incapable à tous les points de vue d'exploiter, malgré son heureuse situation des colonies, enchassées dans une grande péninsule, et à plus forte raison dans un grand continent.

Le roi Léopold II, souverain d'un pays neutre,, a constitué dans le bassin du Congo, l'Etat indépendant, établissant ainsi pour l'Angleterre au-delà du Nyanza et du Tanganyka, une barrière désormais difficile à franchir.

Les Anglais, afin de créer une sphère d'influence, qui favoriserait leur expansion au Congo Belge, se sont émus de la manière dont les Belges traitaient les noirs.

Quel rôle joueront ces deux états faibles, le Portugal et la Belgique dans la colonisation et l'exploitation de l'Afrique, où ils possèdent cependant de vastes domaines. Cela dépend de leur activité et de leur

persévérance, mais il est à craindre que, suivant une loi fatale, ils ne doivent céder un jour à de plus forts qu'eux, le fruit de leurs peines.

L'Italie, prenant pour prétexte l'insurrection madhiste, se lança, en 1884, dans la lutte pour les intérêts britanniques à Asmara. mais, quand l'échec de l'Angleterre devint décisif dans le Soudan Egyptien elle dut abandonner Khartoum et se contenter d'occuper la côte de la Mer Rouge, entre Souakim et les établissements français d'Obock, Massaouah et Assab.

L'Italie a ensuite essayé d'étendre sa zone d'influence en Abyssinie. Une convention plaçait cette région sous le protectorat italien. Le Négus Ménélick, ayant connu le document, le démentit avec des menaces.

L'expédition malheureuse contre Ménélick, a obligé l'Italie à renoncer à toute entreprise de ce côté, et à se contenter de son établissement à Olha et Magadoxo, sur tout le rivage de la cote Somalis, jusqu'à l'embouchure de la Djoula.

L'empire italien d'outre-mer offre quelques ressemblances avec celui de l'Allemagne. Il est aussi incomplet, et comme lui, a le caractère des œuvres édifiées trop tard et à tout prix. La véritable expansion de la péninsule réside plutôt dans l'émigration de ses nationaux vers les pays tempérés et déjà civilisés de l'Amérique.



L'œuvre d'expansion coloniale de la France, malgré une tradition constante et fixe, a subi une évolution dans ses formes, au cours du dernier siècle.

Les esprits du XVIII^e siècle n'étaient pas partisans d'une politique coloniale. Montesquieu avait écrit : « L'effet ordinaire des colonies est « d'affaiblir les pays d'où on les tire, pour peupler ceux où on les « envoie ». Voltaire regrettait que deux nations civilisées soient en guerre pour quelques arpents de terre au Canada. Il ignorait, il est vrai, que l'enjeu de cette lutte était la possession du bassin du Mississipi, où nos colons empêchaient les Anglais de pénétrer. Après la guerre de l'Indépendance, les Américains gardèrent la meilleure part des dépouilles de la France et la ville qui s'élève aujourd'hui à l'endroit où fut le fort Duquesne a reçu le nom de Pittsburg, en mémoire de l'illustre Lord Chattam.

La doctrine révolutionnaire, quelque exagération qu'elle contienne et quelle que soit la réserve avec laquelle il faut en citer les termes déclarait : « Périissent les colonies, plutôt qu'un principe ».

La longue durée de l'état de guerre, de 1753 à 1800, les difficultés dans lesquelles les gouvernements de la période révolutionnaire et de l'empire ont dû se battre, nous obligent à nous montrer indulgents et à considérer qu'il était impossible, de songer à augmenter nos possessions d'outre-mer, lorsque nous avions toutes les peines du monde, non seulement à les conserver, mais même à défendre notre territoire, Napoléon dut vendre, aux Etats-Unis, la Louisiane et nous fit perdre définitivement Haïti, la perle de nos possessions anciennes en Amérique, pour y avoir voulu rétablir l'esclavage. Enfin, l'île de France, île Maurice, fut reconnue possession anglaise aux traités de 1814 et de 1815. Le gouvernement de la Restauration n'envisage que l'organisation politique et ne se préoccupe nullement des intérêts commerciaux ou agricoles de nos établissements. « La Restauration eût simplement la charge de la mise en état et de l'organisation des colonies qui restaient entre nos mains, ou que nous rendaient les traités (1) ».

Même sous le règne de Charles X, marqué par l'expédition d'Alger, il fallut soutenir une lutte incessante contre les partisans de l'absolu recueillement, et l'occupation d'Alger, combattue par plus d'un esprit, ne fut acceptée qu'à la condition qu'elle serait seulement une occupation de police. On alla donc à Alger, non pas dans le but d'assurer à la France les deux rivages de la Méditerranée occidentale, mais pour flatter, par une guerre extérieure, le sentiment patriotique et conjurer ainsi la Révolution menaçante.

Et cependant, dès cette époque, la Grande-Bretagne était maîtresse de Gibraltar et de Malte. Le gouvernement de Louis-Philippe délibéra longtemps, avant de conserver les territoires acquis et, seulement en 1834, se décida à l'organisation de l'Afrique française du Nord. Cette hésitation était partagée par le Parlement et la France entière. L'opinion finit par se ressaisir. Le gouvernement fut entraîné à accroître son domaine colonial ; la nécessité de résister aux prétentions croissantes de l'Angleterre suscita une telle évolution. L'entente avec la Grande-Bretagne fut de bonne heure un fardeau. La situation

(1) Charles Roux. Conférence faite à l'Union Coloniale.

de notre marine permettait de relever la tête ; de là, une politique plus hardie, servie d'ailleurs par les vieilles rancunes historiques, qui s'étaient ravivées, sous la République et l'Empire.

Pour lutter contre l'influence anglaise, la France, en 1842, étendait son protectorat sur les Archipels de l'Océanie, et pour répondre à l'occupation et au développement considérable de l'Australie, Dupetit Thouars installait des missionnaires français en Nouvelle Calédonie.

Des partisans irréductibles de la politique coloniale en Afrique nous assuraient la possession de Grand-Bassam et de Boutou 1842, des deux rives de la rivière Garravay et des territoires d'Assinie et de Dabou, 1843.

Le traité du 1^{er} avril 1844 consacrait la prise de possession de la rive gauche du Gabon, qu'occupait le commandant Bouet-Willaumez.

Donc, en 1848, on est indifférent, en France, au développement colonial et pourtant nos colonies avaient traversé deux crises, causées par la suppression de l'esclavage décrétée en 1848 et par la modification apportée au régime des sucres, crises très graves qui, pour quelques-unes de nos colonies, faillirent devenir mortelles.

L'alliance avec l'Angleterre, qui fut la grande pensée du règne de Napoléon III, nous interdisait de faire une concurrence active à notre nouvelle alliée, qui déjà aspirait à l'omnipotence coloniale.

Cependant en Afrique, la colonie du Sénégal, administrée remarquablement par le général Faidherbe, s'augmentait du Lagor et du pays des Maures, Tragas. Le fleuve Sénégal devenait nôtre jusqu'à Médine. Le maréchal Randon imprima à la pénétration saharienne une vigoureuse impulsion. De plus, Faidherbe organisait la mission du lieutenant de vaisseau Mages qui reconnaissait le pays, entre le Haut-Sénégal et le Niger, de Saint-Louis à Bamako.

En Asie, la France et l'Angleterre, avaient imposé à la Chine, le respect de l'Europe et obtenu l'ouverture de ce grand pays au commerce. A la suite de cette guerre, on prit pied en Cochinchine où l'empire d'Annam nous céda trois provinces en 1862, trois autres en 1867, et le protectorat sur le Cambodge était établi.

On espérait utiliser la vallée du Mei-Kong pour notre commerce. Nous mettions déjà la main sur cet empire d'Annam limitrophe de la Chine, relai nécessaire sur la grande route maritime en Extrême-Orient.

Denx évènements, eurent sur le développement de nos colonies de

1860 à 1870, une influence considérable. Le premier est la promulgation de la loi du 5 juillet 1861 qui autorisait aux colonies l'importation de toutes les marchandises étrangères, moyennant le paiement d'un droit de douanes égal à celui qui les frappait en France, et l'emploi du pavillon étranger pour toutes les relations commerciales des colonies, soit avec la métropole, soit avec les pays étrangers. Cette loi faisait crouler l'ancien système colonial, et inaugurait une nouvelle politique, affirmée par les traités de commerce de 1860.

Le deuxième événement, est le percement de l'isthme de Suez, qui allait détourner les nations de l'Amérique et de l'Atlantique, pour le ramener en Orient, berceau des civilisations et des luttes premières.

En résumé, la politique du second empire n'a pas été complètement stérile, elle a posé des jalons sérieux, pour notre actuel empire colonial, qui depuis 1870 a pris le développement le plus considérable et le plus intense.

Notre empire colonial, comptait en 1871, une superficie de moins d'un million de kilomètres carrés, et une population inférieure à cinq millions d'habitants. Nous possédions l'Algérie, où l'élément européen était encore assez peu nombreux, et dont l'outillage économique était rudimentaire. Malgré l'habile administration du général Faidherbe, nous n'avions pas fait des progrès trop considérables au Sénégal.

En ajoutant à nos colonies d'Afrique, St-Pierre et Miquelon, les Antilles, la Guyane, les Mascareignes, les possessions de l'Inde et de la Cochinchine, de l'Océan Pacifique, nous pouvons établir, que notre domaine d'Outre-mer avait un commerce extérieur de moins de 600 millions, dont plus d'un tiers, avec l'étranger. La métropole, donnait 32 millions de subventions, dont 22 pour l'Algérie. Il fallut donc, une réaction énergique, pour créer l'empire colonial que nous possédons aujourd'hui, et surtout, pour arriver à l'organiser économiquement.

Aux voyages entrepris par des particuliers succèdent les explorations d'Etat, organisées et dirigées par des officiers, des ingénieurs. Aux conquêtes de la monarchie de juillet, et du second empire, la République a substitué le système des annexions immenses et en moins de vingt ans, elle a établi son protectorat sur la Tunisie qu'elle a joint à l'Algérie, imposé sa domination à l'empire d'Annam tout entier. Madagascar annexé, surveille la route de l'Océan Indien.

A ce sujet, il est intéressant d'établir, quelles idées directrices, ont influé sur notre politique d'expansion coloniale, pendant ces trente dernières années.

Il n'est pas possible de croire qu'il existe en cette matière, une idée directrice unique. Chaque doctrine d'expansion coloniale, contient sa part d'erreurs et d'illusions, amenées par les divers événements diplomatiques et politiques. Cependant, on peut sans crainte, déclarer que toute notre politique coloniale, n'est pas issue du désir de promener le drapeau français, aux quatre coins du monde, mais bien qu'elle est née d'une nécessité économique, dont toutes les nations doivent subir le joug.

La politique coloniale de la troisième République, est fille de la politique industrielle. Gambetta, avait reconnu, que la France n'est pas sujette aux mêmes fatalités d'expansion coloniale que l'Angleterre. Il voulait une politique de conservation et de maintien de notre patrimoine « et c'est surtout disait-il dans la Méditerranée que nous « devons exercer une vigilance toute particulière ».

Dans son discours du 1^{er} décembre 1882, à propos d'un crédit sur les opérations militaires en Tunisie, il s'écriait : « Ne sentez vous pas, « que les peuples étouffent, dans ce vieux continent, est-ce que vous « ne cherchez pas à créer au loin des marchés, des comptoirs, à favoriser partout une expansion nécessaire, et nécessaire en quoi, « Messieurs, nécessaire à l'accroissement de notre prospérité nationale ».

Et en cela, il était d'accord avec un homme qui a peut-être donné le plus d'impulsion à notre mouvement colonisateur. Jules Ferry avait fondé sa politique coloniale, sur le respect des engagements pris et des entreprises commencées sous les régimes antérieurs à la République, sur la nécessité de donner à notre Marine des points d'appui et des bases de ravitaillement. Les Colonies doivent être des marchés privilégiés pour l'exportation des produits français : « Tout « le monde aujourd'hui, veut filer et tisser, forger et distiller. Toute « l'Europe fabrique le sucre à outrance et prétend l'exporter. L'entrée « en scène des derniers venus de la grande industrie, les Etats-Unis « d'une part, l'Allemagne de l'autre, l'avènement des petits Etats, des « peuples endormis ou épuisés, de l'Italie régénérée, de l'Espagne « enrichie par les capitaux français, de la Suisse si entreprenante et « si avisée à la vie industrielle sous toutes ses formes, ont engagé « l'Occident tout entier, en attendant la Russie qui s'apprête et qui

« grandit sur une pente que l'on ne remontera pas. (Jules Ferry, *Le Tonkin et la Mère Patrie.*)

La production industrielle, étant devenue plus intense, au moment où les voies de communications se créent et se développent, les concurrents deviennent plus nombreux et mieux armés, et il est nécessaire de trouver des débouchés nouveaux et de nouveaux clients. Ces clients, sont au delà des mers, en Asie où la population très dense, pouvait fournir les travailleurs et les consommateurs, en une Afrique, jusqu'alors inconnue, et que toutes les nations coloniales vont se partager. Mais, Jules-Ferry, quoique partisan de la politique des débouchés, attaque les mesures de protection douanière, que prennent les grands peuples industriels. Il place l'opposition, en face d'une doctrine raisonnée et formelle, et il tient à cœur de mettre sa doctrine en pratique rigoureuse, en veillant à ce que les nouveaux marchés ouverts, le fussent exclusivement aux produits français en compensation des sacrifices que la métropole a consentis,

« Le système protecteur, est une machine à vapeur sans soupape de « sureté, s'il n'a pas pour corrélatif et pour auxiliaire une sérieuse « politique coloniale ». Nul n'a été plus fidèle, à la tradition française, dans ce qu'elle a de permanent et de vivace, que Jules-Ferry, l'apôtre de la renaissance coloniale contemporaine, et cette doctrine n'a pas été reniée par un seul de ces successeurs. De là, cette course ardente vers les territoires inconnus. On dira peut-être, que la conquête a été faite, mais que l'industrie n'a pas encore profité. Cependant, si nous considérons, que nous avons obtenu en vingt années, un empire colonial aussi considérable, nous pouvons prétendre que l'âge de la conquête vient à peine de s'écouler, et que celui de l'organisation commence et s'il y a beaucoup à faire encore, nous pouvons déclarer qu'il a été fait quelque chose.

D'ailleurs, si les doctrines d'expansion coloniale ont pris à partir de 1870, un nouveau caractère, et si l'on s'est attaché beaucoup plus que dans le passé, à l'encouragement des entreprises plus purement commerciales, c'est autant, à cause de la nature des pays civilisés, qu'en vertu de l'évolution de la colonisation française. La mise en valeur de contrées telle que l'Afrique, exige l'emploi de capitaux et implique de fortes dépenses d'argent, que nécessitent la construction de voies de communication, des ports et des magasins, et par là, il arrive que la base même du labour agricole, qui enrichira ces terres, n'est

autre chose que le commerce soutenu par de puissants capitaux.

De 1870, à nos jours, notre pays s'est transformé, dans le sens de l'accroissement de la production industrielle, bien au delà des besoins des nationaux et le reste du monde, s'est lassé d'être le client des vieilles puissances commerciales, il est devenu producteur et exportateur à son tour et nous avons dû envisager la colonisation nouvelle, comme la genèse d'une gigantesque union douanière,

La politique coloniale des débouchés, est devenue de plus en plus prépondérante, et l'immense majorité des penseurs et des travailleurs de France, ont formé le projet, d'appliquer la théorie d'internationalisation des produits de nos colonies, et il faut leur donner ce témoignage, que les hommes d'action, dont la doctrine se rapproche du libre échange, ont contribué à créer cet élan colonial si remarquable

Par la réunion des deux doctrines protectionnistes et libre échangistes, il semble que l'on s'achemine peu à peu et lentement à travers maintes contradictions, vers un régime qui assurera à la métropole, la compensation durement méritée, de ses sacrifices d'hommes et d'argent, sans négliger tel échange de faveurs commerciales avec les peuples étrangers, capables de nous les rendre.

Si, partant, de ces deux doctrines, nous examinons la colonisation en elle-même, nous verrons que ce n'est pas seulement l'industrie et le commerce qui doivent profiter de notre domaine colonial.

La méthode moderne est souvent l'application réfléchie de procédés déjà connus. Certes c'est l'amour de l'or, qui a poussé les Espagnols au Mexique et au Pérou, mais peu à peu de conquérants avides, ils deviennent agriculteurs et les milliers d'hommes, qui représentent leur race en Amérique, l'exploitent depuis longtemps de façon à entretenir un commerce régulier avec le reste du monde.

Les colonies anglaises d'Amérique se livrèrent dès les premiers jours à l'exploitation des richesses naturelles du sol, et les neuf ou dix millions de noirs que possèdent les Etats du Sud, sont un souvenir de ce que furent les planteurs de la Caroline et de la Virginie, pour s'enrichir par l'agriculture.

Jusqu'à la Révolution, Haïti, les Antilles françaises, l'île de France et la Réunion faisaient un très grand commerce avec la métropole, en même temps qu'une sérieuse concurrence aux colonies anglaises. Le commerce d'Haïti avec la France était évalué à 80 millions de francs par an. Mais les colons souffraient du régime protectionniste, qui était

la loi universelle. Les colonies anglaises d'Amérique, ne pouvaient vendre qu'à l'Angleterre le tabac, le coton, la soie, le café, l'indigo, les peaux, le riz; l'exportation des chapeaux était interdite dans l'intérêt des chapeliers anglais. Quant à 1761, l'Assemblée de la Caroline du Sud, constatant le danger politique et social, qui résultait de la rapide multiplication des noirs, imposa un droit très lourd sur l'importation des esclaves, cette décision fut annulée par la Couronne parce que la traite des nègres était une des branches les plus lucratives du commerce anglais. (Leckn, *England in the eighteenth century* iv. 43).

Par contre, certaines productions de ces colonies étaient protégées par des exemptions de droits. Mais tout compte fait, ce régime était nuisible au libre essor de la production coloniale. Autrefois une colonie était une terre précieuse, dont il fallait rapidement exploiter toutes les richesses et surtout les produits précieux, sans songer à créer de nouvelles ressources pour ceux qui viendraient. Trafiquer des produits de la métropole, était en général l'idéal des premiers colonisateurs. C'était l'âge du commerce, tel qu'on le comprenait alors.

Mais selon l'heureuse expression de M. Chailley-Bert, de même qu'à l'âge de la conquête a succédé l'âge du commerce, à l'âge du commerce succéda l'âge de l'agriculture et on s'est avisé que la distinction entre les colonies de peuplement et de civilisation, était purement théorique, et que, partout où l'Européen pouvait travailler personnellement, il pouvait surveiller la main-d'œuvre indigène et obtenir des résultats satisfaisants.

« A l'époque où nous vivons, au point où nous en sommes de notre « développement colonial, c'est d'industrie, c'est d'agriculture qu'il « faut se préoccuper et s'occuper. » (1)

D'une bonne agriculture, sortira naturellement un commerce actif et vraiment alimenté par les colons. L'histoire des deux Amériques, le prouve. Cependant, il ne saurait y avoir d'agriculture prospère, et de commerce lucratif, dans nos colonies, qu'autant que les voies de communications y auront été créées.

La colonisation est aujourd'hui une question de travaux publics et la politique coloniale, peut être de plus en plus considérée, comme une politique de voies ferrées.

(1) Chailley-Bert. — *Quinzaine coloniale*. T. IV p. 16.

Le chemin de fer, devient plus que jamais. l'instrument et l'objectif des grandes activités internationales. Hier, on attachait une importance extrême aux vallées des fleuves; le cours d'eau, fournit en effet non seulement la route, mais encore le véhicule. Selon le mot de Pascal c'est un chemin qui marche.

Les chemins de fer, sont comme de grands fleuves, coulant dans la direction arbitraire que choisit le génie humain, négligeant les pentes et les barrières, bouleversant toutes les données acquises, et créant autour d'eux des bassins nouveaux, des champs d'exploitation et d'apport artificiellement constitués.

Est-ce que le Transsibérien n'est pas un immense fleuve, plus grand et plus puissant que tout ce que la nature a osé. Il prend sa source en France et va se perdre dans les plaines desséchées de la Sibérie, et après avoir traversé l'Europe et l'Asie, finit par se jeter dans la rade la mieux située de la côte Asiatique.

Cet exemple offre le schéma de la politique des chemins de fer. Citerai-je l'autre conception magistrale de notre siècle : Le chemin de fer du Cap au Caire. S'il s'achève un jour, et s'il réussit, celui-là est le pendant de l'autre. traversant un continent de part en part, faisant relier des terres qui ne se seraient jamais connues, et faisant remonter les richesses des peuples noirs à la Méditerranée.

De telles entreprises, les plus considérables que puissent aborder l'humanité, sont peut-être disproportionnées à ses forces. Que vaudront ces terres nouvelles, traversées par le chemin de fer ! On modifie les voies de commerce, en faisant passer le commerce d'une vallée à une autre, en forçant le seuil qui sépare deux bassins maritimes, ou fluviaux, ou bien encore en abolissant la barrière physique, qui faisait obstacle à l'expansion d'une population.

Par la voie ferrée, on jette pour ainsi dire un fleuve dans un autre fleuve, contrairement aux lois de la géographie, on remanie des bassins classiques, on rattache à d'autres sources d'autres embouchures.

Même réduite à ces proportions, la politique des chemins de fer, est une grande novatrice. Elle attente aux habitudes pures, menace les positions séculaires, et met entre les mains des nouveaux envahisseurs, une arme formidable qui leur permet l'accès certain de vieilles terres où il feront leur place et où ils apporteront une civilisation nouvelle.

CHAPITRE I

Historique des Lignes exploitées ou en projet



A. — CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Chemins de fer du nord de l'Afrique. — Maroc

Avant que d'examiner les conditions dans lesquelles pourront se construire les chemins de fer au Maroc, ainsi que les projets élaborés, il est indispensable d'esquisser très rapidement un tableau de la situation géographique et politique de ce pays.

Isolé à l'extrémité Nord-Ouest de l'Afrique, baigné par l'Océan Atlantique et la Méditerranée, rattaché à l'Algérie par les derniers contreforts de l'Atlas, le Maroc auquel le traité de Lalla Marnia du 18 mars 1845, avait accordé la possession de territoires indéterminés était considéré comme un désert inconnu que l'on annexait à l'autorité du Chérif.

Depuis, l'opinion a changé. On s'est aperçu que dans ce désert vivaient des peuplades, quelques-unes fort riches, et que ce pays pouvait être une excellente colonie. De nombreuses vallées fertiles, des villes commerçantes comme Fez, des ports importants comme Tanger, placé en sentinelle en face Gibraltar, et aussitôt ce fut entre la France, l'Espagne, l'Angleterre et l'Allemagne une lutte d'influence; dans laquelle diplomates et commerçants s'empressèrent de rivaliser.

L'Angleterre possédant Gibraltar avait également un sérieux intérêt à avoir un pied de l'autre côté du détroit, elle était alors l'absolue maîtresse des portes d'Hercule. De son côté, l'Espagne ne pouvait pas abandonner ses possessions sur la côte marocaine, traces dernières des vieilles luttes soutenues contre les Maures.

Quant à la France, elle se trouvait dans une situation tout à fait exceptionnelle, étant puissance musulmane dans l'Afrique du Nord. Il est certain que le Maroc est la suite naturelle, tant au point de vue

géographique qu'au point de vue colonial de nos possessions algériennes et tunisiennes, et si le Maréchal Bugeaud eût mieux connu le Maroc, il n'eût jamais permis au général de la Rue d'abandonner au Sultan du Maroc la frontière naturelle et historique de la Moulouïa pour adopter le tracé bizarre de la délimitation actuelle.

Aussi, à mesure que nous voulions développer notre influence dans le Sud-Ouest, nous nous heurtions à toute une série de tribus hostiles, qui étaient pour nous une suite continue de troubles et d'agitation.

Nos postes frontière étaient constamment attaqués, nos sujets algériens, excités à la révolte par la présence constante des rebelles, et des hordes souvent fortes de plusieurs milliers d'hommes, mettaient en coupe réglée nos possessions limitrophes.

Il était par conséquent nécessaire d'empêcher par tous les moyens la continuation de tels procédés. Nous devions exiger du Maroc l'existence d'un pouvoir traditionnel et obéi partout, en même temps que les obligations que se doivent deux états voisins, sous peine de devoir recourir à la force. Les accords de 1901 et 1902 paraissaient propres à assurer un résultat. Mais le Gouvernement marocain, en proie à des querelles intestines et à des rivalités de tribus, ne pouvant même pas arriver à maintenir le calme chez lui, ne pouvait à plus forte raison réprimer les actes qui se produisaient à la frontière.

Le danger de cette anarchie contagieuse qui augmentait sans cesse, la rebellion s'étant installée sur presque tout le territoire, le Maghzen se trouvant dans l'impossibilité de garantir la sécurité des européens, la France considéra que la lourde responsabilité du Gouvernement marocain à notre égard, notre position géographique spéciale pouvaient l'autoriser à se présenter au Maroc, non seulement en plaignant, mais encore en conseiller représentant la civilisation générale.

En effet, nous ne pouvions pas admettre qu'une puissance, autre que l'Espagne puisse sur un terrain quelconque du Maroc prendre une place semblable à la nôtre et que n'aurait justifié ni une situation géographique ou politique, ni même des services passés.

Une conférence internationale fut réunie à Algésiras dans les premiers jours de janvier 1906, pour déterminer le statut du Maroc. L'acte d'Algésiras prévoit une action internationale, notamment pour la création d'une banque d'Etat Chérifienne et un mandat spécial donné à la France et à l'Espagne pour l'organisation de la police. Il fallait donc appliquer l'acte d'Algésiras dans ses termes et dans son

esprit, et surtout ne pas permettre que le Maroc devienne le point malade ou afflueront de l'Europe toutes les humeurs malsaines, en un mot, que le Maroc ne puisse susciter ni expéditions, ni conquêtes et surtout un conflit international.

Par l'accord du 8 février 1909, signé entre l'Allemagne et la France, la situation et la ligne de conduite future des deux pays dans les affaires marocaines est déterminée.

La France renouvelle l'assurance qu'elle est sincèrement attachée au maintien de l'intégrité de l'empire marocain, et résolue à ne pas y entraver les intérêts commerciaux et industriels allemands. L'Allemagne atteste ne poursuivre au Maroc que des intérêts économiques, et reconnaît d'autre part les intérêts politiques particuliers que crée à la France le voisinage de l'Algérie et qui sont étroitement liés à la consolidation de l'ordre et de la paix intérieure dans l'empire chérifien. En conséquence, les deux gouvernements « déclarent qu'ils ne poursuivront et n'encourageront aucune mesure de nature à créer en leur faveur ou en faveur d'une puissance quelconque un privilège économique et qu'ils chercheront à associer leurs nationaux dans les affaires dont ceux-ci pourront obtenir l'entreprise.

Ainsi donc la situation est désormais très nette et met fin aux malentendus qui subsistaient dans ces dernières années,

Nous devons donc à notre situation privilégiée d'avoir une double politique au Maroc, l'une qui résulte de l'acte d'Algésiras et de l'accord franco-allemand, l'autre de notre situation dans l'Afrique du Nord.

Selon l'heureuse expression de M. Lucien Hubert (Chambre des Députés. Séance du 6 décembre 1906) du côté de l'Algérie, le Maroc est une sorte de château fort avec l'Atlas comme muraille, la Moulouïa comme fossé et le Bechar comme glacis ».

Deux points de pénétration vers Lalla Marnia et le Tafilet, route directe et historique, l'autre vers le Sud du côté de Figuig. Notre pénétration de ce côté là est forcée. Nous ne faisons que répondre aux attaques des tribus qui ne vivent que de pillage et de rapines.

Sans doute il a été bien souvent question dans les chancelleries européennes de diviser le Maroc et d'en faire un partage. L'Angleterre aurait pris les ports, l'Allemagne, les côtes de l'Atlantique, la France le Riff, en d'autres termes, l'Allemagne aurait eu le Maroc commercial, l'Angleterre le Maroc maritime et la France le Maroc pittoresque.

Dans l'intérêt même de notre politique africaine, il fallait conserver l'intégrité du Maroc et ne pas permettre que l'on établisse un logement sur le flanc. Nous avons fait assez de sacrifices sur cette partie de l'Afrique pour ne pouvoir admettre qu'une autre nation prenne une position plus forte dans cette région.

La pénétration pacifique est lente. Pour les tribus réfractaires à tout progrès, l'européen est l'ennemi, et celles qui par tempérament seraient un peu plus accessibles, se laissent aller aux vieilles habitudes, habitudes séculaires des pays de l'Islam, traditions immémoriales que difficilement on pourra rompre et si nous ajoutons ces trois facteurs, barbarie, religion, tradition, on voit combien l'expansion européenne sera difficile au Maroc.

La civilisation commence à peine d'être portée dans ces pays que le progrès effleure à peine. Il n'est pas possible d'aller vite en besogne, que d'années s'écoulèrent avant que l'idée d'un chemin de fer puisse être acceptée. C'est pourquoi le problème des voies ferrées au Maroc doit être posé sous toutes réserves. On peut élaborer des projets, discuter des tracés, les évaluer même. On peut les considérer comme résolus si l'on tient seulement compte des difficultés matérielles. Les ingénieurs viendront à bout des montagnes et des déserts, cela ne suffit point car ils ne seront que très lentement et après quels efforts les maîtres de la race.

Au premier aspect et rien qu'en se basant sur la configuration géographique, il paraît indispensable de construire deux lignes de chemin de fer.

L'une qui relierait Tanger à Fez mettant en communication la capitale commerciale et la capitale politique du pays.

L'autre reliant Fez à notre frontière marocaine. Si nous examinons le tracé de la première ligne il semble que l'on doive opter pour un projet qui suivrait la côte plutôt que de s'infléchir par Tétouan et par Arezzan descendre la vallée du Sébou.

Ce tracé aurait l'avantage de ne pas franchir des régions montagneuses. En suivant le rivage, il pourrait desservir le port de Larache, il remonterait l'Oued Loukhas jusqu'à Ksar el Kébir pour descendre vers le bas Sebou, ou bien encore on pourrait lui faire remonter l'Oued Loukhas jusqu'à l'Ouezzan et venir rejoindre l'Oued Sebou au confluent de ses premiers affluents de droite Oued Fegha ou Oued Ouragha.

A partir de ce point la voie suivrait le Sebou pour atteindre Fez.

On pourrait étudier un autre embranchement allant de l'entrée de la voie ferrée dans la vallée du Sebou jusqu'à Meknez, un autre embranchement joignant ce nœud sur le Sebou à Sale et à Rabat compléterait ainsi le réseau du Nord.

On pourrait également relier Fez et Mogador par Sale et Marrakech.

Ce réseau du chemin de fer du Nord du Maroc aurait approximativement la longueur suivante :

1^o Fez à Tanger.

De Fez au nœud du Haut Sebou	85 k.	} 190 k.
Du Haut Sebou à Ksar el Kébir par la vallée du Sebou	45 k.	
De Ksar el Kébir à Tanger par Larache	60 k.	
Embranchement de Sebou à Meknez.		35 k.

2^o Fez à Mogador.

Du Haut Sebou à Sale	60 k.	} 455 k.
De Sale à Marrakech	210 k.	
De Marrakech à Mogador	185 k.	
Embranchement de l'Oued Mellahne Casablanca		55 k.
Marrakech à Mazagran		100 k.
Oued Tensifit à Souerah el Safi		70 k.

Ce qui donne un total de..... 800 k.

En évaluant à 100.000 francs environ la dépense kilométrique l'ensemble de ces lignes coûterait 90 millions. Or ce chiffre sensiblement exagéré est au-dessus de la moyenne du coût kilométrique de nos chemins de fer d'Afrique et d'Indo-Chine. Par conséquent on pourrait envisager avec ce budget de dépenses, la construction de quelques voies stratégiques et notamment d'un embranchement de Fez à Marrakech.

Mais il ne faut point oublier que toutes ces lignes sont évaluées d'après des données peu précises et que si on arrive un jour à la solution du problème il faudra étudier plus sérieusement ces divers tracés qui pourront être modifiés selon le développement plus ou moins sérieux qu'auront pris les diverses villes du Maroc au contact des Européens.

Le projet le plus sérieux, le plus facilement exécutable serait une ligne reliant la frontière algérienne à Fez qui par Oudjda, Lalla Marnia et Tlemcen ferait passer tout le commerce du centre du Maroc et de la vallée de la Moulouia dans nos ports algériens.

En même temps la voie du Sud prolongeant celle de Figuig vers le

Tafilet pourrait sauvegarder nos intérêts dans cette région et contri-buerait ainsi à assurer la domination et l'influence française dans les oasis du Sud.

Le chemin de fer du Nord suivrait un itinéraire tout indiqué. De Lalla Marnia à Oudjda occupé par nos troupes, puis Taza au carre-four des routes commerciales qui vont à Fez à Mélilla ou Tafilet.

L'occupation de cette région et surtout l'exploitation d'une voie ferrée, assurerait désormais la paix et la tranquillité dans l'Oued Sebou et développant le commerce de toutes ces vallées réaliserait ainsi les prédictions de l'explorateur M. de Segonzac.

« L'avenir réservé à cette ligne a des destinées très hautes. La nature « a tracé la voie qui reliera l'empire chérifien au reste de l'univers. « Dans le rempart montagneux dont elle ceint le Maroc, elle n'aura « qu'une seule brèche praticable la trouée Fez Redjda. Taza plantée « sur son cap, comme un phare au bout d'une jetée, commande la « passe ».

Dans cette contrée, entre les montagnes de Riffet les premiers contreforts de l'Atlas, il sera très facile de rejoindre Fez. Cette ligne aurait 295 kilomètres et la dépense est évaluée à 29 millions 500.000 fr.

Quant à la ligne d'Aïn-Sefra-Figuig, en maintenant l'ordre dans le Sud elle permettrait, dans des conditions de calme et de tranquillité, l'exploitation de la ligne du Nord. Déjà son action est très efficace et un essor sérieux est déjà donné à tout le commerce des oasis de Figuig et du Tafilet.

Naturellement, des projets de pénétration au Maroc, en prolongeant cette ligne, ont pris naissance. Les uns voudraient faire communiquer le cap Ghir avec Figuig par le Tafilet et l'Oued Draa.

Mais que de difficultés pour la construction et surtout pour le transport du matériel dans un pays qui n'est desservi par aucune route.

Il faudrait franchir les contreforts du grand Atlas et à travers une région à peu près déserte donc presque tout le commerce se trouve réduit au Tafilet desservi par les gares de Figuig et d'Igli, il semble qu'il vaut mieux ne pas s'aventurer dans de telles dépenses pour la création d'une ligne dont l'utilité ne se fait sentir ni au point de vue du développement commercial, ni au point de vue du développement politique.

Notre zone d'influence est nettement marquée. Nous sommes les

maîtres de tout le Sud Oranais. Par le petit à petit, notre civilisation pénètre. Continuons ce système d'infiltration lente et sûre plutôt que de nous lancer dans des lignes sans utilité comme sans résultat, qui seraient une perte pour nos finances et qui n'ajouteraient rien à notre influence au Maroc.



Chemin de fer Dakar-Saint-Louis

I. — HISTORIQUE

La question de la construction d'une voie ferrée, reliant Saint-Louis au port de Dakar, remédiant aux inconvénients graves de la barre du Sénégal, assurant la possession du Lagor et contribuant ainsi puissamment au développement matériel et commercial de la Colonie, remonte à 1856.

Le gouverneur Pinet Laprade eût le premier l'idée de construire cette voie ferrée. En 1863, le gouverneur Faidherbe la reprit. En 1878, M. Walter, conducteur des Ponts et Chaussées, reçut la mission de faire un avant-projet de la ligne. Cependant, la métropole ne restait pas indifférente à tous ces travaux. En 1879, la Commission extra-parlementaire, instituée par M. de Freycinet, ministre des Travaux Publics, devait étudier la création des voies de communication entre l'Algérie et le Soudan d'une part, entre le Sénégal et le Niger d'autre part. A la suite du rapport de cette Commission, l'amiral Jauréguiberry, ministre de la Marine et des Colonies, déposa le 4 février 1880, un projet de loi qui décidait la construction.

1^o D'un chemin de fer Dakar-Saint-Louis, par le Lagor, avec embranchement sur Médine et le Niger, par Bafoulabé et Kita.

2^o Une ligne de Médine au Niger.

3^o Une ligne reliant les deux précédentes.

L'Etat se réservait la construction de la seconde ligne, les deux autres devant faire l'objet d'une concession, avec garantie d'intérêt.

Le Parlement décida la mise en adjudication de la concession du chemin de fer Dakar-Saint-Louis. Trois concurrents se présentèrent, MM. Cavalley, Foret et C^{ie} et la Société de construction des Batignolles. Cette dernière Société fut déclarée concessionnaire le 30 octobre 1880 et une convention fut conclue, entre le Ministre de la Marine et

la Société. Cette convention, soumise à l'approbation du Parlement garantissait au concessionnaire, pendant toute la durée de la concession, un revenu annuel de 3.400 francs par kilomètre exploité, représentant, au taux de 5 0/0, l'intérêt des frais kilométriques de premier établissement, évalués 68.000 francs. Le capital nécessaire à la réalisation de cette entreprise devait être fourni, pour un quart au moins, par des actions, et le reste par des obligations émises au taux moyen de 5 0/0. L'Etat prenait à sa charge les déficits d'exploitation et cela sans qu'aucun maximum ne fut fixé, pour le total des dépenses de l'espèce.

Le Parlement estima que cette convention laissait tous les risques à la charge de l'Etat.

A la suite de divers amendements, proposés par la Commission des Finances, et après avis du Conseil supérieur des Ponts et Chaussées, les conditions essentielles de la convention du 30 octobre 1880, approuvée par la loi du 29 juin 1882, furent les suivantes :

L'Etat fournirait, à titre d'avances, les $\frac{3}{4}$ du capital, et la Compagnie qui devait se substituer au premier concessionnaire se constituerait un capital d'actions d'au moins 5 millions, garantis par un revenu net annuel de 1154 francs par kilomètre exploité. Après complet remboursement, les bénéfices seraient partagés par moitié entre l'Etat et le concessionnaire, après attribution à celui-ci d'un dividende de 8 0/0.

A la Société des Batignolles, se substitua avec l'autorisation du Ministre de la Marine et des Colonies, pour la construction et l'exploitation des chemins de fer, une Société, dite Compagnie de chemins de fer de Dakar à Saint-Louis, au capital de 5 millions de francs. Mais la Société des Batignolles restait en fait l'entrepreneur de la nouvelle Compagnie, pour la construction de la ligne, qu'elle a exécuté à forfait, moyennant la somme de 68.000 francs par kilomètre, soit pour 260 kilomètres une dépense de 17.680.000 francs.

La construction de la ligne fut commencée avant même que la convention de concession n'ait été ratifiée par les Chambres.

Les travaux furent menés très rapidement, malgré une épidémie de fièvre jaune qui décima, en 1882, une partie du personnel. La Compagnie demanda, le 21 juillet 1883, la réception provisoire et l'ouverture à l'exploitation d'un tronçon de 29 kil. 437, entre Dakar et Rufisque. Un deuxième tronçon entre Saint-Louis et M'Pal, fut

ouvert le 17 janvier 1884. Les travaux avaient été entrepris des deux côtés à la fois. Un troisième tronçon de 26 kil. 263, entre Rufisque et Poul le 7 mai 1884, un quatrième, de 38 kil. 150, entre M'Pal et Louga, le 3 juin ; un cinquième, de 36 kil. 100, entre Poul et Tivaouane, le 9 juillet de la même année,

Trois autres tronçons, Louga à Goumbo-Guèoul, 20 kil. 700, le 21 janvier 1885, Goumbo-Guèoul à Kébemer, 44 kil. 460, le 16 mars, Méké à N'Dandé, 20 kil. 440, le 1^{er} mai 1885.

Moins de trois ans, après le vote de la loi approbative, malgré les difficultés climatiques qui arrêtent les travaux pendant plusieurs mois de l'année, la Compagnie assura la construction de 264 kil. de chemins de fer. Cette vitesse dans la construction devait avoir des conséquences déplorables.

En effet aucune surveillance n'avait été exercée sur le concessionnaire, qui pût appliquer à sa façon les conditions du cahier des charges. Les réceptions partielles, furent faites avant la fin des travaux. De ces défauts dans la construction, il résulte que l'exploitation en régie, au compte de l'Etat a dû supporter, non seulement les dépenses d'achèvement, mais aussi, les frais de travaux des réparations nécessités par les pluies de l'hivernage.

Les dépenses, mises, ainsi à la charge de l'Etat, ont été évaluées à 17.000 francs par kilomètre soit un quart du prix forfaitaire de la construction.

De plus, le montant des travaux complémentaires de premier établissement, payés par l'Etat depuis 1885 s'élevait en 1903, à 3.469.923 francs.

Cette mauvaise exécution des travaux, a donné lieu devant le Parlement à des discussions. Une Commission d'enquête fut nommée, qui déposa son rapport en 1895. D'après cette Commission d'enquête, les dépenses totales d'établissement se seraient élevées à 19.400.000 francs. et comme les prévisions du projet étaient de 17.965.772 francs, le dépassement serait de 1.434.228 francs, soit 8 % et le coût kilométrique serait de 73.500 francs au lieu de 68.000 francs.

Dès la réception provisoire, le 23 juillet 1883, l'exploitation s'est faite en régie, aux frais de l'Etat, jusqu'au 31 décembre 1890. Les dépenses ont été très onéreuses, en raison de l'importance des dépenses engagées par la colonie et de la faiblesse des recettes provenant du petit développement du trafic. L'Etat a payé de 1883 à 1890,

1.744.972 fr. 30 de garantie d'intérêt, plus 9.230.953 fr. 38, pour insuffisance de recette, ce qui porte un total général de 10.975.925 fr. 28.

En 1871, MM. Aguillon, ingénieur en chef des mines, représentant l'Etat, M. Duportal, ingénieur en chef des ponts et chaussées, représentant la Compagnie des chemins de fer de Dakar à Saint-Louis, et M. Pontzen, ingénieur civil, comme troisième arbitre furent désignés pour fixer un barème pour le calcul des dépenses d'entretien et d'exploitation.

La sentence arbitrale décida que les dépenses d'exploitation, seront chaque année, à partir du 1^{er} janvier 1891, évaluées à forfait, dans les conditions indiquées par les deux formules suivantes :

Formule n° 1. — Une somme par kilomètre exploité de 4.500 francs, plus la moitié de la recette brute, ($F^1 = 4.500 \text{ fr.} + \frac{R}{2}$), la recette, impôts déduits, étant déterminée, conformément aux dispositions de l'arrêté ministériel du 31 décembre 1883.

Formule n° 2. — Pour les dépenses de renouvellement et d'exploitation, une somme par kilomètre exploité de 1.650 francs. ($F^2 = 1.650$).

Une prime de gestion, est allouée à la Compagnie, sur les économies réalisées par la formule n° 1.

Le nouveau régime s'est maintenu jusqu'en 1900.

Si nous récapitulons les dépenses engagées par l'Etat, pour la construction de la ligne de Dakar Saint-Louis, nous aurons :

Avances pour la construction.....	12.884.954 55
Travaux complémentaires de premier établissement	
— de 1883 à 1890.....	935.744 12
— de 1890 à 1900.....	500.000 »
— de 1900 à 1908.....	1.171.280 11
Garantie d'intérêt de 1883 à 1890.....	1.947.965 40
Insuffisance d'exploitation de 1883 à 1890.....	8.925.028 15
Garantie d'intérêt de 1890 à 1900.....	2.744.007 75
Application des formules forfaitaires.....	8.452.729 39
Intérêts divers.....	562.313 52
Total.....	38.124.022 99
A déduire: Sommes réservées de 1900 à 1907.....	3.184.008 52
Reste.....	<u>34.940.014 47</u>

Au début de l'exploitation, le matériel roulant du chemin de fer Dakar Saint-Louis, ne comportait que les unités prévues, par l'arti-

cle 32 du cahier des charges, annexé à la convention de concession et la valeur de ce matériel, était comprise dans le forfait de 68.000 francs le kilomètre.

Ce matériel se composait de huit locomotives tenders, à trois essieux couplés; 12 voitures mixtes de 1^{re} et 2^e classe; 24 voitures de 3^e classe; 6 fourgons; 80 wagons couverts pour marchandises; 80 wagons plats pour marchandises : ce qui donne 210 unités tout à fait iusuffisantes pour une ligne de 264 kilomètres.

Dès 1884, la Compagnie demandait à augmenter le nombre de locomotives. Le 29 août 1885, le Ministère des colonies, autorisait la Compagnie, à porter de 12 à 16 le nombre de ses locomotives.

La culture de l'arachide, causant une progression constante du trafic, la Compagnie demanda une augmentation de matériel roulant. Elle y fut successivement autorisée en 1895, 1898 et 1901. A l'heure actuelle, l'effectif des wagons voitures et machines en service sur la ligne Dakar Saint-Louis, est de 27 locomotives, dont 11 avec tender séparé, 60 voitures à voyageurs, dont 4 voitures salon, 1 voiture de service, 11 voitures de 1^{re} classe, 7 de 2^e classe, 36 de 3^e classe, 15 fourgons, 80 wagons plats, 131 wagons couverts, 1 wagon à bestiaux à boggie, 3 wagons de secours, 103 wagons tombereaux, 2 wagons grues, ce qui fournit un total de 422 unités.

Deux trains circulent chaque jour, partant respectivement de Dakar et de Sain-Louis, à 6^h 45 et 7^h 15 du matin et arrivant à 5^h 03 et 5^h 38, ayant subi en cours de route 115 minutes d'arrêt.

La durée du trajet est de 10 heures 23', ce qui donne une vitesse commerciale de 25 kilomètres

Des trains de section, circulent entre Dakar et Tivaouane et Saint-Louis-Tivaouane, du 15 novembre au 15 mai. A chaque arrivée ou départ de courrier, un train express est mis en marche. Il accomplit le trajet en huit heures. On prévoit 14 trains facultatifs. Pendant la traite des arachides, la moyenne de ces trains est de 10 environ.

Les prix des tarifs généraux sont les suivants :

Voyageurs : 1^{se} classe 0^f 120, 2^e classe 0^f 08, 3^e classe, 0^f 055 par kilomètre,

Marchandises : 0^f 24, 0^f 20, 0^f 13 par T. et par kilomètre suivant la classe.

La Compagnie exploite suivant la convention et d'après la formule $(F = 3.250 + \frac{R}{3} + 0,05 T. + 0,015 V.)$ dans laquelle, R représente la

recette kilométrique totale, T et V le nombre de tonnes et de voyageurs transportés à distance eutière.

La voie du chemin de fer Dakar-Saint-Louis est de 1 mètre à l'intérieur des champignons. La longueur totale est de 264 kilomètres 202. Tous les arrêts prévus au projet ont été exécutés. Deux gares terminus, Dakar et Saint-Louis, avec chacune une remise à machines et atelier de réparations. Des stations à Rufisque, Poul, Thiès, Tivaouane, Pire Gouraye Kelle, N'Dande, Kebemer, Louga, M'Pal avec bâtiments à voyageurs et quai d'embarquement pour marchandises.

Des haltes à Tiarye, N'Gage-Mekhè, Gaimbo-Guéoul, Sakal, Rao-Poundioun, avec bâtiments à voyageurs seulement.

Des réservoirs avec grues hydrauliques pour l'alimentation des machines ont été installés en outre à Thiès, N'Dande, Louga, M'Pal.

Tous ces travaux de construction de gares, ont coûté assez cher et les gares d'ailleurs peu luxueuses, n'ont pas été en rapport avec les nécessités climatiques. Aussi en 1897, la Compagnie a dû obtenir l'autorisation de reconstruire des bâtiments nouveaux, dont le type serait plus conforme aux nécessités du climat sénégalais. Ces travaux de reconstruction ont coûté 1.133.709 fr. 16,

À l'heure actuelle, la ligne Dakar, Saint-Louis bien améliorée, est complètement transformée et on peut considérer l'ère des travaux complémentaires comme close

Examinons maintenant l'exploitation commerciale. Le détail des recettes a été, en 1885, pour les voyageurs de 335.747 86 ; pour les bagages, 29.787 ; pour les messageries, de 40.701 87 ; pour la petite vitesse, 267.568 01 ; ce qui donne un total général de 673.804 74.

En 1895, voyageurs recettes, 523.528 17 ; bagages, 26.740 40 ; messageries, 54.912 43 ; petite vitesse, 548.484 21 ; produits divers, 41,880 51 Total général, 1.195.545 72.

En 1904, voyageurs recettes, 878.407 15 ; bagages, 45.504 68 ; messageries, 76.318 26 ; petite vitesse, 1.307.612 75 ; produits divers, 165.209 30 ; total général, 2.473.052 14.

En 1907, voyageurs recettes, 1.100.782 51 ; bagages, 54.110 71 ; messageries, 71.923 54 ; petite vitesse, 1.803.387 47 ; produits divers, 96.011 78 ; total général, 3.126.216 01.

On voit par ces chiffres, que le trafic suit une progression croissante. La ligne Dakar St-Louis, a eu le particularisme de créer

l'industrie dans le pays alors qu'en Europe c'est l'Industrie qui crée les chemins de fer.

Parmi les produits industriels qui ont le plus contribué au développement commercial, il faut citer l'arachide qui pousse dans toute la région du Cayor.

En 1840, on importa pour la première fois en France de la graine d'arachide, le rendement fut trouvé favorable, et dès lors ce produit fut demandé.

Dès que l'attention du noir fut éveillée par les achats de ce produit, la culture alla se développant, par l'effet des demandes croissantes et les indigènes s'habituerent tous les ans à fournir un effort plus grand.

L'exportation qui n'était en 1846 que de 175 fr. s'éleva de 1867 à 1880 à 20.000 fr., en 1904, 137.773.509 kilogr. étaient exportés, ce qui correspondait à une mise en culture de 150.000 hectares.

Le mouvement important de ce produit n'a lieu qu'après la récolte, de décembre à mai, époque de la traite.

Les arachides doivent être rapidement évacuées: il ne faut pas les laisser accumuler dans les stations, sinon elles offrent d'abord un danger d'incendie, ensuite il faut qu'ils aient quitté les quais des stations avant le mois de juin, sinon elles reçoivent les premières pluies qui les déprécient. La Compagnie est tenue de mettre, pendant la période de la traite, un certain nombre de trains supplémentaires en circulation.

En 1885, 13.133 tonnes d'arachides, parcourant un parcours kilométrique de 1.666.854, ont donné à la Compagnie comme produit, 131.858 fr. 80.

En 1890, 18.892 tonnes, parcourant 2.518.069 kilom., avec un produit de 200.362 80.

En 1895, 34.837 tonnes, parcourant 3.867.112 kilom., avec un produit de 372.288 25.

En 1900, 90.386 tonnes, parcourant 8.912.517 kilom., avec un produit de 994.138 25.

En 1905, 53.817 tonnes, parcourant 9.214.309 kilom., avec un produit de 604.786 25.

En 1907, 101.832.675 tonnes, parcourant 1.958.320 kilom., avec un produit de 1.144.228 65.

La pacification est pour beaucoup dans ce résultat.

Mais la construction et l'exploitation du chemin de fer a eu un

grand effet sur le développement agricole des régions traversées.

En raison même des crises économiques, que subit l'arachide, on a essayé d'implanter au Sénégal, la culture du coton. Des essais ont été entrepris à Richard Toll, que le service d'agriculture de la colonie veut préciser, surtout dans la vallée du fleuve, où la culture cotonnière pourra être pratiquée, le jour où le fleuve Sénégal sera utilisé comme fleuve d'irrigation.

Ajoutons à cela la gomme, qui a longtemps fait l'objet unique du commerce sénégalais, le caoutchouc, l'huile de palme qui donne d'excellents résultats.

L'industrie s'est également implantée. Quoique elle soit encore assez peu développée, elle ne pourra prendre définitivement son essor, que lorsque l'agriculture sera complètement développée. Une huilerie d'arachides s'est installée en 1890, à Saint-Louis, une briqueterie en 1898 à Bop N'Kior.

Antérieurement à 1890, les comptoirs commerciaux n'existaient guère qu'à Saint-Louis et à Gorée.

Comme Gorée, port sans abri, où les navires ne pouvaient trouver de bons mouillages, ne répondait plus aux besoins du trafic, on développa les ports de Dakar et de Rufisque. Le dernier devint le centre du trafic des arachides, et bientôt en 1889-1890, dès que le chemin de fer fut sérieusement exploité, les agences des grandes maisons de commerce du 2^e arrondissement, installées à Gorée, émigrèrent de la Petite Côte et du Saloum à Rufisque.

En même temps, les négociants de la Casamonce, cédèrent leurs comptoirs à la Société Commerciale et Agricole de la Casamonce, laquelle choisit Dakar comme port de transit.

De plus, l'affermissement de notre autorité, en différents points du territoire sénégalais, et notamment dans les provinces du Cayor et du Baol, avait donné au commerce une nouvelle impulsion, mais le chemin de fer accrut non seulement les relations de l'extérieur avec l'intérieur, mais encore créa autour des gares, en raison du développement donné à la culture de l'arachide, de nombreuses boutiques, et donna naissance à un important courant commercial,

Les populations des provinces du Cayor et du Baol, plus heureuses sous notre protectorat que sous la domination des Damels et des Teignes, se livrèrent à la culture de leurs champs, se transportèrent par les routes et les chemins créés, vers les stations de la voie ferrée,

pour y vendre les graines, et en retour se procurer les marchandises d'importation.

Bientôt, Louga, Thiès et Tivaouasse en raison de l'accroissement de leur population et du mouvement commercial, furent constituées en communes mixtes le 31 décembre 1904.

Dans le Siné Saloum et la Casamonce, le même mouvement ascensionnel du commerce est à signaler.

Ainsi donc, la colonie du Sénégal nous apparaît comme une de celles dont nous pouvons être le plus fier.

Le chemin de fer a contribué puissamment à son développement. La construction et l'exploitation de la ligne Thiès à Kayes, fera de la colonie, la voie naturelle de transit entre l'Océan et le centre africain, et ainsi sera réalisée l'œuvre du gouverneur Faidherbe qui avait voulu faire de nos misérables comptoirs du Sénégal, une colonie qui devait devenir l'amorce d'un grand empire.



Chemins de fer Thiès à Kayes.

I. — HISTORIQUE

Les relations entre le Soudan et la mer et par conséquent la métropole se font actuellement par le chemin de fer de Kayes au Niger. le cours du Sénégal et la ligne Dakar-Saint-Louis. Elles nécessitent dont le transbordement. Elles sont longues et intermittentes car le Sénégal n'est navigable par gros bateaux que trois mois et demi par an, Le transport des marchandises, le ravitaillement des portes à l'intérieur, la relève du personnel et le rapatriement ne peuvent se faire en conditions normales que pendant la saison des crues époque où l'insalubrité du pays est la plus grande et d'ailleurs cette période de navigabilité fait par fois défaut comme en 1902.

Pour remédier à tous ces multiples inconvénients on a été conduit à rechercher, indépendamment des améliorations à apporter à la navigabilité du Sénégal, la possibilité de relier le Soudan à la côte par une voie plus sûre et plus rapide.

C'est pourquoi la construction d'une voie ferré reliant d'abord Thiès à Kayes, et ensuite Kayes à Say fut décidée. C'est le plus important des travaux actuellement accomplis dans notre empire colonial.

L'aménagement de l'Afrique Occidentale comporte l'établissement d'une grande voie ferrée qui la traversera de part en part. Sur ce tronc principal qui aura plus de 3000 kilomètres de long viendront s'embrancher ensuite toutes les lignes particulières qui partent de la côte dans les trois colonies de la Guinée Française, de la Côte-d'Ivoire et du Dahomey.

Notre Transsoudanais est divisé en deux parties sensiblement égales en deça et au delà du Niger. On travaille en ce moment sur la première partie, qui aura dans l'avenir de l'A. O. F. une influence incalculable. En effet elle mettra la vallée du Niger en communication directe avec la mer. De magnifiques perspectives s'offrent pour cette partie de nos possessions. C'est une autre Egypte, plus grande qui possède quatre millions d'hectares au lieu de trois- Cette région est, il est vrai, très peu peuplée comparativement à l'Egypte, mais avec la paix que nous y faisons régner, avec le service d'hygiène qui y est assuré pour combattre la mortalité infantile, étant donné la fécondité de la race noire, on peut espérer que les habitants s'y multiplieront rapidement.

On peut en conséquence avoir grande confiance dans le rapide essor qui attend, dès qu'elle sera mise en relations faciles avec le monde civilisé une région où toutes les cultures qui ont fait la prospérité de l'Egypte peuvent être entreprises dans des conditions identiques.

Le 9 décembre 1902 par dépêche n° 2391 le Ministre des colonies a décidé l'organisation d'une mission d'études du chemin de fer Sénégal Soudan sur la demande du Gouverneur Général de l'Afrique Occidentale.

L'idée de réunir le Sénégal au Soudan par voie ferrée avait été préconisée à plusieurs reprises depuis le Gouvernement de Faidherbe. L'existence du chemin de fer Dakar-Saint-Louis, l'importance sans cesse grandissante du port de Dakar, avaient amené dès 1900 le Gouverneur Général à se préoccuper de la construction d'une voie ferrée reliant directement la ligne Dakar-Saint-Louis à Koyes c'est-à-dire Dakar au Soudan. A cet effet le colonel Rougier, Directeur des Chemins de fer du Soudan, était chargé d'étudier l'organisation d'une mission d'officiers du Génie qui pourraient être chargés des études préalables à l'établissement d'un chemin de fer destiné à relier un point choisi sur la ligne Dakar-Saint-Louis avec Koyes tête de ligne

du chemin de fer du Soudan. Le projet de mission ne put pas être suivi d'exécution en raison de l'épidémie de fièvre jaune de 1900 qui désorganisa les services de la Colonie.

Cependant M. le Gouverneur Roume se préoccupa de la reconstitution de la mission et le Ministre des Colonies décida de constituer des missions pour l'amélioration de l'hydrographie du Sénégal et l'étude d'un avant-projet de voie ferrée entre Dakar-Saint Louis et Koyes. Le colonel Rougier fut désigné pour diriger la mission d'ensemble qui comprenait un commandant, deux capitaines, dix sous-officiers caporaux et sapeurs et un docteur. Le personnel indigène devant être recruté au Sénégal.

La mission après avoir reçu les instructions du Ministre des Colonies et du Gouverneur Général, se réunit à Thyés le 13 janvier 1903. Elle se divisa en deux groupes de reconnaissance. Dans sa lettre du 9 janvier 1903 adressée au colonel Rougier, le Gouverneur Général donnant des instructions très nettes et fixait le but de la Mission.

« La ligne projetée, disait le Gouverneur Général, ne doit pas être considérée seulement comme une ligne de transit à créer entre les deux voies ferrées existantes, il est indispensable qu'elle trouve et qu'elle appelle des éléments de trafics locaux. Il importe donc qu'elle desserve sur son parcours des régions déjà cultivées ou susceptibles d'être mises en exploitation agricole et dont elle assurera le développement graduel.

« Le point de raccordement de la nouvelle ligne devant être aussi rapproché que possible du port de Dakar, conduit à fixer Thiès comme point central des études à entreprendre.

« Le tracé devra être tenu dans la direction de Dionibel en vue de desservir la région de Baol qui est habitée et cultivée, mais en restant en dehors de la zone d'action de la rivière Saloum. A partir de Dionibel il semble indiqué de s'infléchir vers le Sud de façon à traverser les régions cultivables qui s'étendent au Nord de la Gambie et il conviendra de chercher à se rapprocher de cette rivière jusqu'à la distance toutefois qui apparaîtra comme devant être maintenue pour que le rendement économique de la future ligne projetée ne soit pas directement influencé par le voisinage de cette voie navigable.

« Faire des reconnaissances sur la nature et les particularités du sol, sur la profondeur des nappes souterraines.

« Quand la mission sera arrivée dans la Haute-Gambie en amont

de Mac Carty, les considérations résultant de la nature des terrains fixeront le point où le tracé devra se redresser pour se diriger vers le Sénégal.... »

Les officiers de la mission s'efforcèrent de suivre les instructions le mieux possible malgré les difficultés multiples qu'ils rencontrèrent, dûes au climat et à la pénurie d'eau sur le cours suivi.

Au point de vue technique, il s'agissait d'après les instructions de l'Inspecteur Général des Travaux Publics de faire un texte de reconnaissances au 1/10.000 susceptible de permettre la rédaction d'un avant-projet sommaire de chemins de fer à voie de 1 mètre.

Cet avant-projet devait montrer si la construction d'une voie ferrée était possible, dans quelles conditions de traction cette voie ferrée pourrait être exploitée et enfin d'une façon approximative quel serait le cours de sa construction

Direction générale du tracé.

De Thiès à M'Gahaye (kil. 140 de Thiès) la direction générale du tracé est l'Est.

De Diourbel à N'Gahaye, ancienne vallée du Sivre.

De N'Diobé à Ouarnéo on est dans l'ancienne vallée du Saloum.

De N'Gahaye à N'Diobé plateau de séparation des deux vallées.

Il emprunte les 48 k. 650 du tracé Marmier jusqu'à Séou, passe au nord de Diourbel et atteint N'Gahaye en s'élevant tout d'abord légèrement vers le Nord de façon à traverser les régions de Sambé, Tainabé et N'Diaraldu, régions très peuplées et bien cultivées. Entre Kael et N'Gahaye on trouve une région de forêts inhabitées, mais habitables. De N'Gahaye le tracé se dirige sur Ouarnéo pendant 14 kilomètres, puis à cause de la densité de la végétation et du manque d'eau on doit se rabattre sur N'Dioté vers le sud-est (kil. 206) puis passer par Gadiaka et M'Passa pour arriver à Ouarnes sur le Saloum supérieur (kil. 234).

Pour atteindre le Kalou Kadougou et la vallée de Nianimerou on prit Lampour comme point de direction générale et arrivé à N'Dioum on se dirigea sur Guerimes. On se maintenait ainsi à 50 kil. de Mac Carty distance estimée suffisante pour que le chemin de fer ne se trouve pas dans le rayon d'action de la Gambie navigable. Dans cette partie le chemin de fer passe la mare de Kaffai, franchit les marigots de l'Assassa, atteint le village de N'Dioum et se maintient dans l'Est à une distance moyenne de 4 kilomètres au nord de Nianimarou jus-

qu'au kilomètre 318 où l'on franchit cette rivière entre les villages de Goundiour et de Gaceriméo.

La question se posait ensuite de savoir si au-delà de Goundiour le tracé devait être dirigé sur Naoude ou même sur M'Bangol pour être tendu le plus possible ou bien se maintenir à proximité et au nord des villages du Kalonkadougou et du Ouli. En dirigeant le tracé sur Naoude ou M'Bangol on pouvait diminuer la longueur générale de la voie de 10 à 15 kilomètres : il est vrai, mais à partir de Daouadi jusqu'au passage de Sandougou la voie eût traversé une région non peuplée ou les bancs de batérite dominant sur une longueur de cent kilomètres environ et on aurait délaissé toute la région du moyen Sandougou qui est la plus riche des régions traversées.

En conséquence le tracé après avoir franchi le Nionimarou (k. 318 300 se dirige droit sur Tamba-Counda en traversant tout le Kalou Kadougou, passe près de Koussanary (k. 357 460) franchit le Sondouzou à l'est de Malem (k. 381) passe un peu au nord de Bakary Counda (k. 399 500) se redresse vers l'Est pour passer près du petit village de Katiar et atteindre la ligne télégraphique (408 600) sur la route de Tamba Counda à Naoude à 5 k. au nord-est de Tamba Counda. De là le tracé prend une direction générale nord-est vers Goudiry-Foulbé en traversant diagonalement le Boundou et passant à Nivoude (k. 444) M'Bangol (k. 477) atteint le Nieri-Ko (k. 517 300) près de Goudiry-Foulbé.

De Nieri-Ko, le tracé se dirige vers le point de passage choisi de la ligne de partage des eaux de la Gambie et de la Faleme, en passant vers le nord de Ouoro-Daoura à Oumere (k. 532) puis Kountenabe (k. 544). Il franchit la ligne de partage au k. 551 à la côte 111.

De la ligne de partage le tracé descend sur la Faleme par Youpe (k. 550) Bellé (k. 573) en contournant par le nord le bassin du Marigot de Diala puis traverse la Faleme près de Naïe (k. 587) par un pont de 225 mètres à 10 kilomètres en aval de Sénoudebou.

De la Faleme à Ambedeki (k. 639), le tracé traverse la région de Kaniéra en passant par Gouloumbo (k. 613). A partir d'Ambidedi le tracé étudié par le capitaine Calmet en 1894-1895 jusqu'à Kayes a été adopté. Il suit la rive gauche du Sénégal jusqu'à la gare de Kayes.

Les travaux de construction ont été commencés en 1907 par les deux extrémités. D'un côté à Kayes, sur la section Kayes à Ambidedi, de l'autre, à Thiés où la ligne est actuellement construite jusqu'à

Diourbel. Cette section est exploitée provisoirement par la Cie du chemin de fer de Dakar à St-Louis. Les travaux se continuent activement dans la direction de Kayes.

Le trafic de cette ligne sera constitué par le transit des produits allant de l'Océan au Soudan et vice versa, par le trafic local des régions intéressées.

Actuellement le trafic de transit s'effectue entre Kayes et Dakar par la ligne Dakar St-Louis et le fleuve Sénégal. La mise en exploitation de la ligne Thyès-Kayes aura sans doute pour effet de modifier l'exploitation et le trafic de la ligne Dakar St-Louis qui ne sera plus le transporteur obligatoire des produits du Soudan, à moins que de nouveaux tarifs et les conditions de navigabilité du fleuve Sénégal ne rendent économique cet itinéraire qui sera forcément moins rapide.

En outre il y a lieu de considérer que les produits d'exploitation du Sénégal et du Soudan sont récoltés au commencement de la saison sèche. Ils doivent donc attendre la période de navigabilité du fleuve ce qui occasionne une immobilisation du capital et des produits, sans compter les pertes ou détériorations qui peuvent en résulter.

La construction d'un chemin de fer est donc de toute nécessité. MM. Belle et Calmet admettent qu'à l'importation, le tonnage peut être évalué de 25 à 26 mille tonnes, et à l'exportation à 30.000 tonnes. Les principaux produits exportés sont les arachides, le caoutchouc, l'ivoire, le kola, la gomme.

En ce qui concerne le trafic local le tonnage a été évalué à 15.000 tonnes. Pour les voyageurs et bagages on a admis une moyenne de 2.400 fr. par kilomètre. Pour l'ensemble du trafic, voyageurs et marchandises, la recette kilométrique pourrait s'élever à 9.300 fr. Les dépenses kilométriques ont été évaluées à 7.500 francs si l'on prend pour base en ce qui concerne l'amortissement une dépense d'établissement de 74.000 fr. par kilomètre. Il y aurait donc une recette kilométrique net de 1.800 francs par kilomètre, mais il est probable que ce chiffre serait assez rapidement dépassé dès la mise en valeur des territoires traversés.

Les dépenses prévues pour la construction de cette ligne sont les suivantes :

Section de Kayes à Ambidedé 3 500 000 fr.

Première section de Thyès vers Kayes. 10.000 000 fr.

Sur cette somme de 13 millions 500.000 fr. 7 millions ont été dépen-

sés en 1908 et 6.200.000 en 1909. Le gouvernement a déposé fin 1909 un projet de loi autorisant le gouvernement général de l'A. O. F. à contracter un emprunt pour continuer la construction du chemin de fer de Thyès à Kayes. Des 1.300 kil. de cette ligne il en reste encore 500 à construire. Cet emprunt permettra d'en réaliser 200. Quelques personnes eussent préféré voir emprunter de suite 40 millions pour assurer l'achèvement immédiat de la construction. Le Gouverneur général M. Merleaux Ponty a préféré mesurer son emprunt aux ressources disponibles de son budget. Quand les 14 millions seront épuisés, il sera toujours facile d'émettre un nouvel emprunt grâce aux ressources nouvelles.

Au 31 mars 1909 le rail du Thyès Kayes était au kilomètre 108. La section de Kayes à Ambidedi a été livrée à l'exploitation. L'utilisation spontanée de ce premier tronçon dont les bénéfices se sont élevés à 957.000 fr. soit 1.724 fr. par kilomètre a permis aux indigènes de faire affluer leurs produits et de former d'une façon subite aux abords de la voie ferrée, des agglomérations qui dans un délai excessivement court sont devenues des centres de trafic important.



Chemins de fer de Kayes au Niger

I. — HISTORIQUE

Tombouctou, la ville sainte et mystérieuse, longtemps restée impénétrable, a toujours attiré les explorateurs. Cette cité musulmane, qui passait pour l'une des plus commerçantes, grâce à sa situation près de la boucle du Niger et aux confins du Sahara, est la station principale des caravanes qui vont de l'Afrique du Nord au Soudan. Si nous en croyons l'histoire, les Portugais y pénétrèrent au x^v^e siècle et vers 1630, un matelot français, Paul Toubert, vendu à des traitants, fut emmené à Tombouctou. Mungo Pack en 1804, le major Laing en 1826, trouvèrent la mort dans ces régions. René Caillé, le 20 avril 1827, fut le premier Français qui, ayant atteint cette cité mystérieuse en franchissant le Sahara et en traversant successivement le Tadjrkont, El Drach et le Tafilet revint en France par le Maroc et Tanger. Des doutes furent cependant émis sur les voyages de René Caillé. Un quart de siècle après, le Hambourgeois Berth qui, en 1833,

visita Tombouctou, put vérifier l'exactitude du récit de son précurseur.

En 1863, la question du Haut-Sénégal est définitivement posée. Le 7 août, le général Faidherbe, gouverneur du Sénégal, charge le lieutenant de vaisseau Mage d'une mission et, dans son rapport, ce dernier s'exprime ainsi :

« Notre mission consiste à explorer la ligne qui joint les établissements du Haut-Sénégal avec le Haut-Niger et spécialement avec Bamako, qui paraît le point le plus rapproché en aval auquel le Niger ne présente peut-être plus d'obstacles sérieux à la navigation.

D'autre part, le général indiquait que le but serait plus tard « de créer une ligne de postes distants d'une trentaine de lieues, entre Médine et Bamako ou tout autre point sur le Haut-Niger, qui paraîtrait plus convenable pour y créer un point commercial sur ce fleuve ».

Deux idées essentielles étaient préconisées par le général Faidherbe.

1^o Jonction du Haut-Sénégal au Haut-Niger par une ligne de postes ;

2^o Possibilité d'utiliser ces voies pour faire un commerce important tout le long du Niger.

Suivant ces instructions, Mage remonte le Sénégal et parvient à Médine et à Bafoulabé, passe à Koudian, traverse le Bafing et arrive à Kito, qu'il désigne pour l'établissement d'un poste. Il se dirige ensuite sur Nyamina et parvient en pirogue à Légou le 28 février 1864. Cette mission, très intéressante et qui aurait pu être féconde en résultats, n'attira pas l'attention de l'opinion publique, pas même celle du gouvernement.

Mais en 1879, M. de Freycinet Ministre des Travaux Publics, reprit ce projet à propos d'une brochure publiée par M. Duponchel, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, au sujet de la possibilité d'établir des voies de communication entre nos possessions de l'Afrique du Nord et le Soudan.

M. de Freycinet, dans son rapport au Président de la République écrivait :

« Les découvertes des voyageurs dans ces dernières années ont montré que l'Afrique centrale est loin d'être ce que l'on supposait. De grandes agglomérations d'hommes y vivent dans un état plus ou moins civilisé. Le Soudan paraît être la partie la plus notable de ce vaste ensemble. Un grand fleuve, le Niger, le traverse sur la moitié de son territoire. Des deux côtés, par l'Algérie et le Sénégal, ce pays peut être abordé. Le problème, depuis vingt ans, a tenté un grand

nombre d'esprits. Le moment semble venu de le résoudre pratiquement. A cet effet, j'ai nommé une Commission dont je transmets ici les conclusions.

« La Commission pense : 1^o Qu'il existe dans le Soudan des populations nombreuses, un sol fertile et des richesses naturelles inexploitées. Il y a un grand intérêt à leur ouvrir des débouchés commerciaux vers les possessions françaises qui sont les mieux placées pour les recevoir.

2^o L'ouverture d'un chemin de fer reliant nos possessions d'Algérie au Soudan est nécessaire pour arriver à ce double résultat.

3^o Il est nécessaire de relier également le Sénégal au Niger. »

A la suite de ce rapport, une grande Commission dite « Commission supérieure pour l'étude des questions relatives à la mise en communication, par voie ferrée, de l'Algérie et du Sénégal avec l'intérieur du Soudan » était nommée par le Président de la République.

Le premier résultat des travaux de cette Commission fut l'organisation de deux missions qui, partant l'une du Sénégal et l'autre de l'Algérie devaient se rencontrer à Tombouctou. L'une, la mission Flatters fut détruite par les Touaregs ; l'autre, la mission Soleillet, fut arrêtée en route et dut rétrograder sur Saint-Louis.

Malgré cet insuccès, le ministre de la Marine, amiral Jauréguiberry, déposa le 5 février 1880, un projet de loi dont l'exposé des motifs rappelait d'abord les travaux de la Commission supérieure instituée par M. de Freycinet.

Le projet de loi avait pour but de relier, par une voie ferrée, Dakar à Saint-Louis et Saint-Louis à Médine. Cette dernière ligne se prolongerait par Bafoulabé jusqu'au Niger. L'établissement de cette grande voie devrait se diviser en trois parties :

1^o Ligne de Dakar à Saint-Louis, 260 kil. à 62.440 fr. le kilomètre à concéder à une Compagnie moyennant garantie d'intérêt exigeant une dépense de..... 16.234.400

2^o Embranchement de Médine, 580 kil. à 71.800 fr. le kilomètre, à concéder à une Compagnie concessionnaire exigeant une dépense de..... 41.644.000

3^o De Médine au Niger, 520 kilomètres à 88.250 fr. le kilomètre, cette ligne serait construite par l'Etat..... 45.890.000

4^o Frais d'amélioration du Sénégal et travaux imprévus engageant une dépense de..... 16.231.600

La dépense totale serait de..... 120.000.000

La mise à exécution de ce projet devait être longue. La Commission du budget ne voulut pas se lancer dans cette voie nouvelle sans l'avoir étudiée complètement et, après étude, elle rejeta le projet, estimant que le fleuve était, provisoirement du moins, une communication suffisante entre la cote et Médine, elle supprima la deuxième partie du programme.

En 1880, une mission topographique sous les ordres du commandant Deniers, marcha sur les traces de la mission Borgnis-Desbordes, qu'elle devait ravitailler et protéger.

Pendant que sous les ordres d'un indigène, M. Mademba, une ligne télégraphique de Médine à Kita est installée, cette mission relève au 1/100.000 les vallées du Backoy et du Baoulé et détermine quelle serait la voie la plus praticable pour l'établissement du chemin de fer du Sénégal au Niger.

A la suite des résultats de la mission Derrien, le Ministre de la Marine, amiral Cloué, demanda un crédit de 8.552.751 francs pour la construction d'une voie ferrée entre Médine et Bafouladé.

Le Parlement vota, le 21 février 1881, ce premier crédit qui allait permettre la construction de la ligne Kayes-Bafouladé, qui seule restait du projet de l'amiral Jauréguiberry.

Ce fut le commencement de cet important travail. Malheureusement, on en commença l'exécution sans avoir fait une étude préalable un peu sérieuse dans un pays encore mal connu dont il fallait en même temps continuer la conquête.

La main-d'œuvre indigène n'existait pas et la seule communication avec la côte était le Sénégal, dont le régime des eaux ne permet le transport du matériel qu'à certaines époques très courtes de l'année.

Dans son rapport, au nom de la Commission du budget de l'exercice 1905, sur les crédits à allouer aux chemins de fer des colonies, M. Jean Bourrat, député, dit :

« L'œuvre fut entreprise dans des conditions pénibles et difficiles et surtout sans préparation suffisante. Elle devait subir de nombreuses vicissitudes. Le rail resta pendant de longues années à Bafoulabé et c'est en 1898 seulement qu'une combinaison financière assura des ressources sérieuses à l'entreprise et que les travaux reprirent avec activité et suivant un programme soigneusement étudié. Depuis cette époque, le rail arriva à Koulekoro au commencement de 1905, c'est-à-dire 24 années après le commencement des travaux ».

Dans ce long intervalle de temps on peut distinguer, ainsi que l'a fait ressortir M. Hubert, député, dans son rapport, au nom de la Commission des Affaires extérieures, sur l'emprunt de 65 millions destinés à l'Afrique occidentale, quatre périodes bien tranchées au point de vue de la marche des travaux.

1^{re} période dite de la construction, s'étend de 1881 à 1884.

2^e période dite d'abandon des travaux, s'étend de 1805 à 1890.

3^e période dite d'étude et de réfections, s'étend de 1891 à 1898.

4^e période dite de prolongement, s'étend de 1898 à 1905.

Examinons ces diverses périodes.

PREMIÈRE PÉRIODE 1881-1884. — CONSTRUCTION PAR UN PERSONNEL CIVIL

La loi qui allouait un crédit de 8.852.751 francs fut promulguée le 26 janvier 1881. Le retard apporté par le Sénat au vote de cette loi fut cause des déboires qui se produisirent dans l'achat et l'envoi du matériel au Sénégal. Le matériel fixe et roulant fut acheté pour 110 kilomètres de voie, il n'arriva à Saint-Louis qu'après la période des hautes eaux. La saison sèche qui commence ordinairement en mars, avril et mai s'était trouvée avancée cette année-là et il fallut décharger ce matériel le long du fleuve, de Tambo-M'Kané à Bakel, puis le remonter jusqu'à Kayes dans des chalands. Il n'arriva à Kayes que 700 mètres de voie. Les derniers convois n'arrivèrent à Médine que le 2 janvier. Harassés par les fatigues et les privations, les hommes qui venaient de faire cette pénible et inutile expédition ne tardèrent pas à être frappés par la fièvre typhoïde. (Rapport de M. de Lanessan. Budget 1884).

Les travaux furent conduits par M. l'Ingénieur Arnaudeau et, après lui, par M. Jegou, conducteur des Ponts et Chaussées. Cette mission, qui ne disposa que de 150 ouvriers sénégalais et marocains, eut à lutter contre le climat, contre la fièvre jaune et surtout contre les difficultés qu'apportaient les retards dans l'arrivée du matériel. De plus, la région n'était pas encore complètement pacifiée, les études et les premiers travaux se firent au milieu d'une population hostile. A Kayes, le personnel et le matériel se trouvèrent à leur arrivée, dans de déplorables conditions : le gouverneur avait interdit tout travail pendant l'hivernage, de sorte que rien n'avait été fait à Kayes depuis le mois de mai. « Personnel et matériel étaient débarqués sur une vaste plaine nue et malsaine, où il fallait d'abord créer les quelques

installations nécessaires pour s'abriter et vivre. » (Lanessan. Rapport budget 1884).

A la fin de cette campagne on n'avait fait qu'un kilomètre de plateforme et 770 mètres de terrassement aux abords du marigot de Paparah.

Le 4 avril 1882, une loi portant ouverture d'un crédit de 7.548.785 fr. est promulguée. M. Rouvier, ministre du Commerce et des Colonies, avait demandé au Parlement le vote de ce crédit pour achever la ligne jusqu'à Bafoulabé Kita et réparer les routes et gîtes d'étapes.

La faute commise en 1881 fut renouvelée en 1882. Le personnel s'était réuni à Kayes, mais il manquait une grande partie du matériel, des vivres et des moyens de transport. La baisse des eaux se produisait et comme l'année précédente on dut se servir de chalands tirés à la cordelle.

Les travaux furent continués sous la direction de deux ingénieurs assistés de deux chefs de section, cinq conducteurs et deux agents auxiliaires. On disposait de quatre cent cinquante terrassiers marocains, trente maçons chinois et deux cent cinquante manœuvres indigènes. La plateforme fut établie et la voie posée sans ballast jusqu'au kilomètre 17. On jeta deux ponts métalliques de 60 et 24 mètres sur les marigots de Paparah.

Le manque de matériel, les mauvaises conditions sanitaires nuisirent considérablement à l'avancement des travaux.

L'Ingénieur des Ponts et Chaussées, directeur du chemin de fer, concluait de la façon suivante dans son rapport du 30 novembre 1882 :

« Les renseignements donnés dans le présent rapport montrent que la situation est, d'une manière générale, loin d'être satisfaisante. La plus grande partie du personnel ouvrier est arrivée trop tard et a eu à subir les fatigues d'un voyage long et pénible. L'état sanitaire est mauvais. Beaucoup d'objets qui seraient indispensables, soit pour l'installation des ouvriers européens, soit pour l'exécution des travaux, manquent et le nombre de bêtes de somme mises à la disposition du service du chemin de fer pour assurer le ravitaillement des chantiers est complètement insuffisant. Enfin, on n'a pas pris à l'avance les mesures nécessaires pour permettre l'organisation rapide des chantiers.

« Même dans un pays civilisé, on ne peut pas, en quelques jours, installer des chantiers comportant un nombreux personnel d'ouvriers sans une certaine préparation préalable. Il en est à plus forte raison ainsi dans un pays dépourvu de voies de communication et où l'on

manque de beaucoup de choses utiles. Il est donc indispensable, pour l'exécution rapide des travaux, que l'organisation de chaque campagne soit préparée par la campagne qui précède. »

En 1883, le gouvernement propose et obtient des Chambres le vote d'un crédit de 4.677.614 francs. Avec l'aide de ce crédit les études sont poussées jusqu'au kilomètre 38 et on réussit à faire monter à Kayes la plus grande partie du matériel qui avait été déposé l'année précédente sur les berges du Sénégal.

A la fin de 1883, le Gouvernement demande au Parlement le vote d'un nouveau crédit de 3.300.000 francs qui fut refusé. Le Gouvernement revint à la charge et il obtint le vote de ce crédit le 31 mars et le 4 août 1884, en prenant l'engagement formel que les travaux ne seraient pas poussés plus loin et qu'aucune dépense nouvelle ne serait effectuée.

En 1884, la main d'œuvre étant plus abondante qu'au début, le chemin de fer progresse et arrive, à la fin de l'année, au kilomètre 57, à 7 kilomètres au delà de Diamou. Les travaux avaient coûté 23.987.000 fr.

DEUXIÈME PÉRIODE D'ABANDON 1885-1890

La période qui s'étend de 1885 à 1890 est, selon l'expression de M. le rapporteur Hubert la *période d'abandon*. Le Parlement, découragé par l'insuccès du début, n'alloua plus que des sommes insignifiantes destinées à l'entretien des travaux existant. L'avancement était arrêté, au moment précis où le matériel commandé en France arrivait à Kayes. Cependant, le colonel Gallieni, commandant supérieur des troupes, résolut de mettre en œuvre ce matériel et, grâce à son énergique impulsion, le rail arriva à Bafoulabé, au 126^e kilomètre (1888). Mais ce n'était pas à proprement parler un chemin de fer; le colonel Gallieni demanda que le service du chemin de fer fut confié à un personnel militaire et la militarisation, sous la direction du colonel Archinard, devint un fait accompli en 1889. De 1889 à 1891, avec un personnel tout à fait sommaire, l'artillerie de marine s'occupa activement d'améliorer la voie, de refectionner les ouvrages d'art, d'adoucir les rampes et d'assurer les transports de ravitaillement. Pour assurer ces transports entre Bafoulabé et Kale (23 kilom.), l'artillerie de marine songea à utiliser la voie Decauville de 0^m50, qui avait été envoyée de France en 1887, par le département des Colonies. On établit cette voie sur 40 kilomètres au delà de Bafoulabé; un bac assurait le passage du

Bafing, à Bafoulabé et la voie fut poursuivie en 1891 jusqu'à Diouléba.

L'installation était tout à fait primitive et la traction se faisait à l'aide de mulets jusqu'à son terminus. Mais la voie de 0^m50 fut rapidement hors d'usage, On la remplaça sur 38 kilomètre par une voie Decauville. La traction se faisait au moyen de locomotives, malheureusement souvent indisponibles à cause des réparations.

On avait donc sur 169 kilomètres une étrange succession de trois types de voies :

126 kilomètres de voie de 1 mètre, de Kayes à Bafoulabé.

38 — — 0^m60, de Bafoulabé, rive droite, au k^m 38.

5 — — 0^m50, du kilomètre 38 à Diouléba.

De Diouléba à Badunbé, les transports s'effectuaient par la voie fluviale et de Badunbé à Koulikoro par des convois de voitures Lefèvre.

Les dépenses, pendant cette période de 1885 à 1892, furent de 1.869.532 francs.

TROISIÈME PÉRIODE. — ÉTUDES ET RÉFECTIONS

L'administration des Colonies, décidée à reprendre l'œuvre abandonnée, mieux éclairée par les difficultés du début, ne voulut commencer aucun travail de prolongement sans avoir en mains un avant-projet et une évaluation de dépenses aussi complète que possible.

Deux missions, composées d'officiers et d'hommes de troupe du 5^e régiment du génie, furent constituées sous les ordres des commandants Marmier et Joffre.

En 1892 et 1893, ces missions opèrent sur le terrain, la première de Bafoulabé à Kita, la deuxième de Kita à Toulimandio.

Le commandant Marmier établit en quelques mois un projet complet de voie ferrée de 199 kilomètres, de Mahina, sur le Bafing, à Kita. Le point de passage du Bafing était fixé à Mahina, à six kilomètres en amont de Bafoulabé, en un point qui rendait facile l'établissement d'un grand ouvrage d'art. Le coût kilométrique était fixé à 76.000 fr. Le Comité des travaux publics, qui examina le projet en 1892, l'approuva entièrement et demanda que l'étude du tracé fut poursuivie de Kita à Bamako.

La mission Joffre était chargée :

1^o D'assurer l'entretien et l'exploitation de la ligne Kayes-Bafoulabé-Diouléba ;

2^o D'étudier les travaux de refection nécessaires pour mettre la pre-

mière de ces lignes dans des conditions normales d'exploitation;

3^o D'établir l'avant-projet du chemin de fer de Kita au Niger.

Il ressortait de ces études que la ligne pouvait être continuée de Kita au Niger dans les mêmes conditions techniques que la section Mahina-Kita.

Le coût kilométrique était évalué à 75.000 francs. Le point d'aboutissement choisi sur le Niger était Toulimandio. Les dépenses totales étaient évaluées de la façon suivante :

Améliorations de la première section de Kayes à Bafoulabé.....	3.000 000 »
Construction du chemin de fer entre Mahina, point substitué à Bafoulabé, pour le passage du Bafing, et Toulimandio, sur le Niger, y compris un embranchement de 6 kilomètres sur Bammako, 427 kilomètres à 75.000 francs, ci.....	25 (25 000 »
Construction de deux ponts, l'un à Mahina, l'autre à Toukoto.....	750.000 »
Prolongement de la ligne jusqu'à Koulikoro, sur le Niger (20 kilomètres).....	1 500 000 »
Total.....	<u>40.275.000 »</u>

Le personnel du génie, tout en s'occupant de ces études, assurait l'exploitation de la ligne qui fut ouverte au commerce le 1^{er} janvier 1894, par arrêté ministériel du 19 novembre 1893. Il entreprenait d'urgence l'amélioration de la voie existante de Kayes à Bafoulabé et la réparation du matériel roulant, qui était très fatigué. En même temps, avec une partie des crédits affectés à l'entretien, le génie construisait les piles du pont de Mahina, sur le Bafing; M. Delcassé, sous-secrétaire d'Etat aux Colonies, obtint du Parlement, en 1895, les crédits nécessaires à l'achat et à la pose du tablier. Au mois de mai 1896, le pont était lancé et le rail, dont la pose avait été arrêtée par l'obstacle du Bafing, franchissait le fleuve. On débroussailla, on piqueta la plateforme au-delà de Mahina et on acheva 14 kilomètres de voie. Cet événement marqua un revirement d'opinion en faveur du chemin du Soudan. Il ranima la confiance ébranlée.

En 1897, par l'article 23 de la loi de finances, le Parlement décidait la création d'un budget annexe et accordait aussi son autonomie au chemin de fer; il autorisait en outre le Ministre à poursuivre progress-

vement l'exécution du programme approuvé par le Comité des Travaux Publics des Colonies pour le prolongement du chemin de fer. La subvention annuelle fut portée à 7.680.000 francs, dont 168.000 pour l'entretien de la demi-compagnie du génie et 600.000 francs pour la construction, ce qui permit d'établir la plateforme et de poser la voie sur 14 kilomètres, de Mahina à Cuninville, et d'acheter en outre 25 kilomètres de voie neuve.

En 1898, le Parlement accorde le même crédit qu'en 1897, mais le colonel de Trentinian, lieutenant gouverneur du Soudan, abandonna au budget annexe le produit des recettes douanières de la colonie, ce qui permit de contracter un premier emprunt de 919.645 francs à la Caisse des dépôts et consignations, remboursable par quatre annuités de 250.000 francs, que la colonie du Sénégal s'engageait à verser comme quote-part au Soudan dans les recettes des douanes.

Grâce à ces ressources les travaux reprirent avec activité. Ils furent poussés vigoureusement. Le terminus de la voie de un mètre était avancé jusqu'à Oualia, kilomètres 168. La voie avait progressée de 38 kilomètres en un an. Cela permit de supprimer la voie de 0^m 60 que l'artillerie de marine avait établie et elle fut employée à l'exécution des terrassements du prolongement. Dès lors on put faire le trajet Kayes Diouléba en un jour au lieu de deux.

QUATRIÈME PÉRIODE DITE DE PROLONGEMENT 1899-1904.

En dix-sept ans, 168 kilomètres de voie avaient été construits, soit une moyenne de 10 kilomètres par an d'avancement, ce qui est un rendement bien minime. Si la progression de chemin de fer s'était faite dans de pareilles conditions il eut fallu une période de cinquante ans pour atteindre le Niger.

Le département des colonies, désireux de donner une impulsion plus vive et plus régulière à la marche des chantiers, approuve un projet élaboré sur sa demande par la Direction du chemin de fer et qui permettait d'assurer en 1906 l'achèvement de la ligne jusqu'à Toulimandio, par une construction annuelle de 40 à 50 kilomètres en moyenne. La dépense devait s'élever à 24.719.000 francs.

Une convention conclue, entre l'Etat et la Colonie, le 10 février 1898, devait assurer les ressources nécessaires. Approuvée par l'article 35, de la loi des finances de 1898, la colonie du Soudan s'engageait à partir du 1^{er} janvier 1899 à verser pendant vingt-quatre ans une subvention de 100.000 francs au budget annexe du chemin de fer de Kayes au

Niger. L'Etat s'engageait à participer aux travaux pour une somme de 12 millions au moyen de versements annuels qui ne pourraient être inférieurs à 500.000 francs, ce qui mettait à la disposition une subvention annuelle de 1 million pendant vingt-quatre ans, permettant de gager un emprunt de 16.369.844 francs et permettant la construction jusqu'au kilomètre 330 à 20 kilomètres au delà de Kita. Mais la question financière n'était pas complètement résolue. Pour réaliser ce programme il fallait trouver une somme de 8.350.156 francs formant le complément nécessaire entre le montant de l'emprunt et le chiffre des dépenses prévues de 24.719.000 francs.

Au commencement de 1899 un nouvel emprunt de 3.200.00 francs gagé par 24 annuités de 204.428 fr. 76 était contracté.

Ces ressources nouvelles permirent de faire arriver à la fin de l'année la plate-forme au kilomètre 230.710 et le rail au kilomètre 211.420, ce qui faisait un prolongement de 60 kilomètres de plate-forme et 43 kilomètres de voie.

En 1900 un nouvel emprunt de 4.500.000 francs fut contracté, gagé par 24 annuités prélevées sur la subvention annuelle de l'Etat. Mais la fièvre jaune du Sénégal empêcha la montée à Kayes de la presque totalité du matériel expédié de France. On prolongea quand même la plate-forme de 22 k. 958 jusqu'au kilomètre 253.668 et le rail du kilomètre 40.580 au kilomètre 252.

Le pont de Toukoto sur le Backoy comprenant 14 travées métalliques de 25 mètres était terminé et l'ouverture d'un chantier au Mananbougou était effectuée. Mais la nécessité d'une impulsion plus rapide encore pour la mise en valeur de notre empire soudanais se fait sentir et il faut d'autre part restreindre les dépenses résultant du transport du personnel et du matériel de Kayes au Niger.

Au cours de l'année 1901 le département des Colonies adopte un nouveau programme permettant l'achèvement complet de la ligne à la fin de 1904 au lieu de 1906 en construisant annuellement 80 kilomètres de voie.

Le terminus du chemin de fer était transporté à Koulikoro à 20 kilomètres au delà de Toulimandio afin d'éviter les rapides existant entre ces deux points.

Pour réaliser cette vitesse de 80 kilomètres, il fallait renoncer au système de la construction à l'avancement, ouvrir des chantiers sur une assez grande longueur et les pousser assez loin en tête du rail.

Mais pour cela il fallait organiser les transports à âne ou par voitnres Léfèvre, ce qui était assez coûteux et ce qui portait le prix du kilomètre à 74.150 francs.

Pour l'exécution de ce programme nouveau la dépense s'élevait à partir de 1899 à 30.056.904 francs, soit un excédent de 5.300.000 francs sur les prévisions du programme de 1899.

Mais cet excédent se trouvait compensé par les économies réalisées par les transports de l'Etat et de la Colonie, le tarif kilométrique du chemin de fer étant à la montée de 0^r50 la tonne et de 0^r07 à la descente au lieu de 3 francs la tonne kilométrique par voiture Léfèvre.

M. Bienvenu Martin, député, au nom de la commission du budget en 1901, nous donne dans un rapport le détail des dépenses nécessaires à l'exécution de ce projet.

Amélioration de l'ancienne voie.....	2.600.000 »
Construction de Oualia à Koulikoro	
77 kilomètres à 61.210 francs le kilomètre.....	4.713.170 »
310 kilomètres à 74.393 francs le kilomètre.....	23.061.830 »
Pont de Toukoto.....	350.000 »
Excédent probable des dépenses sur les recettes kilométriques de 1899 à 1904.....	111.000 »
Total.....	30.836.000 »
A déduire la valeur du matériel en magasin au 31 décembre 1898.....	779.095 75
Reste.....	<u>30.056.904 25</u>

Mais pour réaliser ce nouveau programme il fallait en sus des 16.369.844 francs d'emprunt gagés par les 24 subventions annuelles de 100.000 francs trouver encore 13.687.060 fr. 24.

Une combinaison financière fut étudiée.

La Colonie et l'Etat fourniraient l'un et l'autre pendant 24 ans, une subvention annuelle de 417.000 francs ce qui permettait la conclusion d'un emprunt de 13.688.060 fr. 24 à la caisse des dépôts et consignations. Le Conseil général de la colonie acceptait l'inscription à son budget de cette subvention annuelle à partir du 1^{er} janvier 1902. L'Etat fit lui-même l'avance des sommes nécessaires à l'achèvement du chemin de fer. La loi du 4 mars 1902 sanctionna cette combinaison qui permettait de mettre fin aux difficultés financières.

On avait désormais les ressources nécessaires à l'exécution du programme technique de 1901.

Les budgets de 1901, 1902, 1903, 1904 ont été établis conformément à ce programme et la Direction des chemins de fer s'est appliquée à réaliser le plan de campagne actuel.

Cependant d'autres difficultés surgirent. En 1900, épidémie de fièvre jaune au Sénégal qui empêcha la montée du matériel, en 1901, épidémie de fièvre jaune au Soudan qui fait de nombreuses victimes dans le personnel de surveillance des travaux. En 1902 l'absence de crue du fleuve Sénégal empêcha tout mouvement du matériel de Saint-Louis à Kayes. Ces contre-temps quoique modifiant la marche des travaux ne retardèrent pas heureusement l'achèvement de l'œuvre.

Le tableau ci-contre indique les prévisions et l'avancement des travaux de 1899 à 1904.

Grâce à l'impulsion donnée en 1904 aux chantiers de pose de voie et de ballastage qui ont progressé avec une vitesse mensuelle de 14 kilomètres, le retard occasionné par les épidémies de fièvre jaune et l'insuffisance de crue du Sénégal, retard qui s'élevait à 97 kilomètres à la fin de 1903, a été regagné presque en totalité puisque en décembre 1904 le rail atteignait le terminus de Koulikoro devançant de quelques mois la date prévue au programme d'achèvement suivi depuis 1901.

Le 10 décembre 1904 le chemin de fer fut ouvert à l'exploitation sur toute sa longueur, soit 553 kilomètres.

En résumé du 1^{er} janvier 1899 au 31 de 1904 on a construit 387 kilomètres de chemins de fer soit une vitesse annuelle moyenne de 65 kilomètres.

En 1905 les travaux de parachèvement ont été exécutés, ils ont porté sur :

1. Le complet ballastage et la toilette de la voie.
2. L'aménagement des petites gares par la construction des cuisines latrines.
3. Le complet remplacement des traverses en bois par des traverses métalliques à cause des ravages des termites.
4. Construction des ateliers de Bamako et de l'hôtel buffet à Koulikoro.

Tous ces travaux ont coûté 749.886 fr. 52 et ils étaient terminés au 31 août 1905,

Les résultats des dépenses pour la construction de 1881 à 1905 sont les suivantes :

Kayes à Bafoulabé 126 kilomètres. Dépense globale 18.180.871 fr. Dépense kilométrique 144.000 fr.

Citâ-FoulaOualia 65 kilomètres. Dépense globale 4.137 686 fr. Dépense kilométrique 63 655 fr.

Oualia-Koulikoro 382 kilomètres. Dépense globale 27.251.620 fr. Dépense kilométrique 71.285 fr.

Totaux : 573 kilomètres. Dépense globale 49.570 177 fr. Dépense kilométrique moyenne 86.500 fr. (1).

Exploitation technique et commerciale.

Au 1^{er} janvier 1909 il existe au chemin de fer de Kayes au Niger cinq types de locomotives ainsi dénommées.

Type Kipps 10 tonnes. Type Marché 10 tonnes Type Huvenoit 15 T 5. Type Klobb 18 T 5. Type Ballay 26 tonnes.

En tout 28 locomotives tenders en service.

L'effectif du matériel roulant en service au 1^{er} janvier 1909 est le suivant :

Véhicules à voyageurs 15 ; Fourgons à bagages 26 ; Véhicules à marchandises 172 ; Véhicules affectés au transport des matériaux 28 ; Wagons cuves 5 ; Wagons pour appareil Clayton 1 ; Huit wagons couverts ont été aménagés spécialement pour servir de fourgons à bagages ; Une équipe spéciale dans chacun des dépôts Kayes, Toukoto est d'ailleurs employée à l'entretien courant du matériel roulant.

Jusqu'en 1893 la marche des trains s'effectuait très irrégulièrement. Il n'existait aucun horaire. L'heure du départ de Kayes était seule fixée. L'heure d'arrivée au terminus ne pouvait être prévue car les trains restaient souvent en panne en raison du mauvais état de la voie.

Le 19 novembre 1893 un arrêté ministériel prescrit la circulation d'un train par jour entre Kayes et Bafoulabe et de deux trains par jour dans chaque sens entre Kayes et Médine. Deux trains journaliers circulèrent de 1894 à 1905 sur la petite ligne de Médine sauf interruption pendant les périodes de fièvre jaune du Soudan en 1901 et 1903.

Mais les transports de commerce, de l'Etat et de la Colonie ne suffirent pas à assurer le chargement quotidien de 15 à 20 tonnes sur la

(1) Rapport de M. Bourrat, député, 1901-1906, et Lauraine 1907, au nom de la Commission du Budget.

ligne Kayes à Bafoulabé. C'est tout au plus si on pût former une moyenne de 3 à 4 trains par semaine.

Lorsqu'en 1898 les machines de 18 tonnes, pouvant transporter 30 à 40 T utiles, furent mises en service, le nombre des trains diminua encore. A cette époque deux trains réguliers quittaient Kayes le lundi et le jeudi et prenaient des voyageurs. Tous les autres trains étaient facultatifs et en nombre variable suivant les besoins du chantier et du trafic. Pendant les six mois qui suivaient l'arrivée des vapeurs, c'est-à-dire de septembre à mars, il y avait un train journalier dans chaque sens sur la ligne tandis que du mois d'avril au mois d'août trois trains par semaine suffisaient généralement pour assurer le service.

Cependant dès 1902 avec la période de construction intensive et l'essor pris par le trafic il fallut non seulement des locomotives plus puissantes mais aussi des trains plus nombreux.

En 1903 il circula 52 trains mixtes réguliers dans chaque sens.

—	134	—	facultatifs transportant des marchan-
			dises train m.

—	325	—	facultatifs chargés de matériel train s.
---	-----	---	--

En 1904 il circula 64 — réguliers.

—	163	—	m.
---	-----	---	----

—	127	—	s.
---	-----	---	----

En 1905, la voie étant complètement posée les transports de matériel ont été très réduits et les besoins du trafic seul sont entrés en ligne de compte pour la formation des trains.

Deux trains réguliers par semaine quittent Kayes les lundi et jeudi et y reviennent les vendredi et lundi suivants. Le trajet Kayes-Roulitorio s'effectuant en 5 jours seulement. Le nombre de trains facultatifs varie suivant l'époque de l'année.

En octobre et novembre deux trains journaliers remorquant ensemble 80 tonnes utiles ont assuré l'écoulement des marchandises du commerce et du matériel de l'Etat et de la Colonie, tandis qu'en décembre, janvier, février, mars, août, septembre un seul train quotidien a été suffisant. Enfin en avril, mai, juin, juillet quatre ou cinq trains hebdomadaires ont pu aisément faire les transports demandés.

En résumé, pour avoir une moyenne annuelle on peut dire qu'un train journalier de 40 à 45 T utiles circulant dans chaque sens peut suffire actuellement aux besoins du trafic voyageur et marchandises.

La vitesse des trains n'a pas dépassée 20 kil. à l'heure jusqu'en

1891. Les modifications et améliorations apportées à la voie ont amené en 1895 l'adoption d'une vitesse de 25 kilomètres à l'heure. Avec la locomotive type Klobb la vitesse atteint depuis les hivernages de 1906 40 et 45 kil. à l'heure.

L'exploitation se fait conformément aux règles en vigueur aux chemins de fer de l'Etat pour les lignes à voie unique.

Les trains montant se forment à Kayes, les trains descendant à Bammako ; le trafic de la gare de Koulikoro n'étant pas assez fort pour nécessiter la création d'un train journalier, le tronçon Bammako-Koulikoro est desservi par des trains réguliers et quelques trains supplémentaires.

L'alimentation par eau se fait dans toutes les stations et l'alimentation en charbon se fait dans des stations dépôt de charbon distantes d'environ 60 kil. La circulation n'ayant lieu que dans la journée, le train descendant de Kayes part à 7 h. 30 du matin pour arriver à Toukoto à 4 h. 51 du soir après avoir parcouru 239 kil. Il repart de Toukoto le lendemain à 6 h. 45 du matin, et arrive à Bammako à 5 h. 15 du soir ayant effectué dans la deuxième journée 257 kil. Un train quitte le surlendemain Bammako pour franchir en 2 heures les 57 kil. qui séparent Bammako de Koulikoro.

Tarif de transport des voyageurs et des marchandises :

Depuis l'ouverture de la ligne plusieurs tarifs ont été successivement mis en vigueur. L'arrêté ministériel du 19 novembre 1893 fixe un prix de 0 fr. 05 à 0 fr. 20 par kilomètre par voyageur et 0 fr. 15 à 0 fr. 40 par tonne kilométrique pour les marchandises.

L'arrêté du 30 octobre 1896 fixe uniformément à 0 fr. 50 la tonne kilométrique de toutes les marchandises allant vers Bammako et à 0 fr. 07 de toutes celles allant vers Kayes. En 1900 un tarif spécial fût accordé à certains produits tels que le sel, les tuiles et les briques.

Cependant les inconvénients de ces tarifs uniques à l'aller et au retour se firent bientôt sentir. La taxe était prohibitive pour certains produits de peu de valeur tels que le mil, l'arachide et les matériaux de construction et relativement faible pour les produits riches comme le tabac, les armes, le caoutchouc. Aussi un décret du 15 avril 1902 a-t-il modifié les tarifs d'exploitation tels qu'ils avaient été fixés le 5 juillet 1900. Ils sont dégressifs avec la distance et le prix de transport est fixé d'après la valeur des produits.

Le chemin de fer de Kayes au Niger est une ligne de colonisation

et de pénétration type car sa construction a suivi de très près l'occupation des régions traversées. Il a déjà rendu des services importants au point de vue administratif et militaire et son action bienfaisante pour la mise en valeur des régions traversées n'est pas discutable. Toutefois, l'effet utile de cette ligne ferrée est loin d'être complet car les marchandises qui empruntent le chemin de fer doivent, après avoir débarqué à Dakar, remonter à St-Louis par le chemin de fer puis emprunter le fleuve Sénégal jusqu'à Kayes. Or la navigation du Sénégal n'est possible que pendant quelques mois de l'année, pendant la saison des pluies.

Toutefois malgré ces inconvénients, les résultats acquis par le chemin de fer sont assez satisfaisants.

Pour les voyageurs les résultats sont les suivants :

ANNÉES	LONGUEUR MOYENNE EXPLOITÉE	NOMBRE DE VOYAGEURS TRANSPORTÉS	kilomètres parcourus	RECETTES TOTALES y compris le transport des bagages
1897	161	33 463	1.183.392 ^k	97.129 ^f 87
1898	161	42.293	1 565.110	113.707 25
1899	179	44.235	1 976.691	167.365 87
1900	231	43.804	2.329.663	171.837 03
1901	250	36.064	1.934.419	142.935 68
1902	298	40.353	2.155.950	207.655 08
1903	339	47.144	2.162.569	226.211 88
1904	475	61.310	3.592.493	376.747 20
1905	555	71.432	4.115.463	433.812 02
1906	555	67.344	3 603.973	396.016 24
1907	555	61.077	4 374.529	491 206 15
1908	555	56.540	4.331 464	466.248 10

En ce qui concerne les marchandises, le trafic a progressé jusqu'en 1900 puis a présenté un recul par suite de l'épidémie de fièvre jaune de 1900-1901.

Les principaux produits transportés sont les tissus, les denrées alimentaires, les boissons, les machines, les matériaux, le sel pour le sens Kayes-Koulibaro et les arachides, le riz, le karité, les peaux, etc. pour le sens Koulikoro-Kayes. Les transports, faibles au début ont pris peu à peu de l'importance dans ce dernier sens par la mise en vigueur de tarifs spéciaux.

Le tableau suivant donne le mouvement des marchandises dans les deux sens :

Années	Longueur moyenne exploitée	TONNAGE			PRODUIT			OBSERVATIONS	
		Sens Ka es Koulikoro	Sens Kolikoro Kayes	Total	Sens Kayes Koulikoro	Sens Kolikoro Kayes	Total	Sel	Tissus
1897	161	2.636	731	3.367	451.697 92	42.389 12	261.216 94	150	160
1898	161	3.852	1.158	5.010	229.584 86	14.356 83	354.648 94	184	191
1899	179	4.945	1.150	6.104	302.324 44	13.377 47	483.067 78	364	346
1900	231	3.823	1.114	4.937	277.257 12	46.714 02	465.808 17	282	662
1901	250	4.391	774	5.165	212.303 01	10.519 17	365.757 86	300	442
1902	298	4.894	1.705	6.599	463.518 24	107.965 09	719.138 45	1.100	622
1903	339	4.966	1.816	6.282	680.567 49	153.817 05	1060.596 42	1.400	700
1904	475	7.460	2.375	9.835	1.295.720 90	255.534 71	1551.255 61	3.050	1.048
1905	555	10.723	4.063	14.786	1.894.271 43	290.919 64	2185.190 77		
1906	555	»	»	»	»	»	»	»	»
1907	555	14.538	10.380	24.918	1.847.872 74	467.380 78	2315.253 52		
1908	555	12.782	10.981	23.763	1.825.891 40	373.377 24	2499.268 64		

Le mouvement des transports de tissus et de sel a été en progression constante d'une façon remarquable.

L'examen du tableau des recettes et dépenses depuis 1897 montre que depuis 1903 l'exploitation se solde par des excédents de recette appréciables au produit net,

Dès 1904 le produit net atteint 533.600 fr. malgré de grosses dépenses d'achat. En 1905 par suite de la diminution de ces dernières et de la longueur exploitée qui avait augmenté le produit net a été de 1.265 733 fr. alors qu'en 1906 il n'a été que de 590.834 fr. par suite de l'institution de tarifs spéciaux et de l'épidémie de fièvre jaune qui avait interrompu l'exploitation. Depuis lors la progression continue. Ces dépôts avaient été laissés à la caisse du Gouvernement général et servaient à effectuer les travaux complémentaires de premier établissement. Depuis 1907 la loi de finances a organisé une caisse de réserve spéciale dont l'avoir est de 3.175.214 fr.

ANNÉES	LONGUEUR MOYENNE exploitée	RECETTES TOTALES	DÉPENSES TOTALES	EXCÉDENTS	
				DE RECETTES	DE DÉPENSES
1897	161 ^{km}	261.217 ^f	435.582 ^f	»	174.365 ^f
1898	161	354.649	475.335	»	120.686
1899	179	483.068	537.612	»	54.544
1900	231	465.808	578.766	»	112.958
1901	250	365.758	716.353	»	350.595
1902	298	719.138	916.172	»	197.034
1903	339	1.060.596	1.007.329	53.267	»
1904	475	1.941.211	1.407.588	533.613	»
1905	555	2.611.991	1.346.258	1.265.733	»
1906	555	2.271.043	1.680.209	590.834	»
1907	555	2.858.014	1.616.493	1.241.521	»
1908	555	2.580.486	1.618.483	962.003	»

Il résulte de ces renseignements que la recette kilométrique, pour l'exercice 1908, est de 4.578 francs, la dépense kilométrique de 2.916 fr., le coefficient d'exploitation ne dépasse donc pas 0.63.

Il n'est pas douteux que ces résultats ne pourront que s'améliorer par la mise en exploitation du chemin de fer de Thiès à Kayes et par la mise en valeur des contrées baignées par le Niger.



Chemin de fer de la Guinée Française.

I. — HISTORIQUE.

En 1827 René Caillé partant de Benty dans le Rio Nunez monta jusqu'à Timbo dans le Fouta-Djallon puis à Kouroussa dans le Niger en suivant un itinéraire qui se rapproche de celui suivi par le tracé du chemin de fer actuel. Mais l'idée d'une communication du fleuve à la mer ne s'est précisée qu'en 1887 où des reconnaissances officielles et particulières furent faites pour rechercher un passage.

Les efforts se portaient à cette époque sur le chemin de fer de Kayes au Niger qu'il fallait faire aboutir et ce n'est qu'après la constitution territoriale de la colonie et l'adoption du port de Conakry comme débouché sur la mer que la question fut reprise et envisagée avec le dessein de faire aboutir l'étude d'une voie de pénétration de Konakry au Niger par le Fouta-Djallon.

En 1888 le capitaine Audéoud partant de Tinkisso étudia un itinéraire passant par Timbo et aboutissant à Benty. En 1889 le Sous-Secrétaire d'Etat aux Colonies confia au capitaine Brosselard-Faidherbe la mission de rechercher un tracé de chemin de fer ayant son point de départ à Benty seul port important à cette époque et son terminus dans le Haut-Niger.

Ce tracé étudié resta inachevé par suite de l'hostilité des sofas de Samory et fut ensuite abandonnée par suite de la délimitation ultérieure de la Guinée Française et Anglaise.

Cependant la question n'était pas abandonnée et le 7 janvier 1892 par un rapport adressé au Sous-Secrétaire d'Etat des Colonies le Commandant Andry chargé d'une mission d'études du chemin de fer du Soudan faisait ressortir l'utilité que présenterait en Guinée une voie de pénétration sur le Niger. Il ajoutait que la ligne au lieu de partir de Benty pour aboutir à Kouroussa devait avoir son commencement à Dubréka suivre la vallée de Konkouré, passer au Sud d'Ouossou et gagner Farana sur le Niger. Ce chemin de fer ne devait faire aucune concurrence à celui de Kayes-Bamako.

En 1893 on construisit des routes de Dubreka vers le Badi, affluent du Konkouré, de Konakry à Dubreka. Le gouvernement local ne se sentait pas assez fort pour entreprendre un travail de construction de chemin de fer.

A la fin de 1894 la prospérité de la Colonie s'affirmant de plus en plus, le gouverneur Ballay décida de faire exécuter des études en vue du tracé d'une voie de pénétration vers le Niger, mais il hésitait encore sur la nature de cette voie.

Le capitaine Salesses fut chargé d'une mission, de novembre 1895 à juin 1896 qui eut pour résultat de reconnaître l'impossibilité du tracé par Ouassou et Farana en même temps que la possibilité du tracé de la route par le Fouta-Djallon vers le Niger navigable en aval de Farana, d'où la nécessité de rendre l'occupation de cette contrée effective.

D'établir que la construction d'une voie ferrée sans grands ouvrages d'art était possible et que cette solution était même préférable à celle d'une simple route à cause de l'extension du commerce dans la colonie.

Devant ces constatations, le Gouverneur Ballay autorisé par le Ministre des Colonies, décida de poursuivre les études relatives à la

création d'une route pouvant recevoir non plus une voie Decauville mais un vrai chemin de fer de pénétration vers le Niger.

Le capitaine Salesses fut chargé d'une nouvelle mission d'étude en 1897 et 1898. Les résultats de cette mission dissipèrent tous les doutes qui avaient pu s'élever sur l'impossibilité, prétendue de conduire la locomotive au travers des massifs montagneux du Fouta-Djallon. On constata qu'il fallait aboutir au Niger en aval des rapides de Bafara près du Kouroussa, à l'origine d'un bief navigable d'environ 350 kilomètres de long qui se termine à Bamako.

Le tracé fut modifié par suite de considérations politiques et rejeté vers le Nord afin de s'éloigner de la frontière anglaise et pour se rapprocher d'avantage des centres commerciaux indigènes. Une variante desservant la région du Konkouré avec prolongement sur Timbo et le Niger par la vallée de Tinkisso fut reconnue praticable. Comme conséquence de ces études préparatoires, le capitaine Salesses présenta le 1 juillet 1889 un avant-projet de chemin de fer de Konakry à Kouroussa et passant par Friguiagbé et Timbo. La longueur de la ligne projetée était de 680 kilomètres et la dépense kilométrique prévue de 90.000 francs mais quoique le tracé eut été reconnu jusqu'au Niger, l'étude détaillée de l'avant-projet n'avait pu être faite que sur les 275 premiers kilomètres.

Des conditions principales de ce projet étaient les suivantes :

La ligne projetée partirait de Konakry et s'élèverait graduellement vers la région montagneuse du Fouta-Djallon en atteignant d'abord vers le kilomètre 47 à Kindia l'altitude de 160 mètres, puis au col du Kindia, kilomètre 148 l'altitude de 448 mètres, enfin l'altitude 715 mètres au col de Koumi, qui est le point culminant du tracé. La ligne passerait à environ 30 kilomètres de Timbo, principal centre du Fouta-Djallon, du col de Koumi le tracé descendrait vers le Niger qu'il atteindrait à une altitude de 375 mètres.

La voie était prévue avec un mètre de largeur entre les bords intérieurs des rails ; les déclivités ne devaient pas dépasser 25 millimètres par mètre et les courbes ne devaient pas descendre en dessous de 100 mètres de rayon.

Ce projet fut soumis à l'examen du Comité des Travaux Publics des Colonies qui, dans sa séance du 22 juillet 1899, donna un avis favorable à la mise en exécution.

Le Ministre, sur la proposition du Gouverneur Ballay, décida que

les travaux seraient immédiatement entrepris par la Colonie, qui fut autorisée à contracter un emprunt de 8 millions près la Caisse Nationale des Retraités pour la Vieillesse. Cet emprunt consenti au taux de 4,10 0/0 est convertissable en quarante ans et donne lieu à une annuité de 408.000 francs.

Il restait à passer à l'exécution.

Les pourparlers furent engagés avec des groupes sérieux de constructeurs, mais ils durèrent plus de eux ans sans amener de résultats. Comme on ne pouvait rester aussi longtemps dans l'inaction, le Ministre décida, sur la proposition du Gouverneur Ballay, qu'à titre provisoire on procéderait à l'exécution par la Colonie, des 120 premiers kilomètres.

L'adjudication portant sur l'infrastructure divisée en deux lots de 60 kflomètres chacun eut lieu le 16 février 1900. MM. Mairesse et Christmann furent déclarés adjudicataires.

Le capitaine Salesses nommé Directeur des Chemins de fer, avait obtenu le 19 novembre 1899 l'envoi d'un détachement du génie pour les travaux de débroussaillage et de piquetage, d'exécution des plans et profils au 1/2.000 pour la mise en train des travaux à l'entreprise.

Les travaux furent commencés le 1 juillet 1900 sous le contrôle technique du personnel du génie.

La mort de l'entrepreneur M. Mairesse auquel, après de longs pourparlers, se substitua son frère M. J.-B. Mairesse, jeta un trouble profond dans la marche des travaux. D'autre part, des divisions naquirent dans le personnel entre les militaires et les civils.

L'Administration des Colonies avait assuré sur les chantiers, au mois de novembre 1900, la présence de 6.000 travailleurs. Pour diverses raisons, il n'en restait plus que 2.500 un mois après et seulement un millier à peine en février 1901.

La résiliation des travaux dut s'imposer et la convention de résiliation fut signée le 4 février 1902. La Compagnie continua les travaux en régie.

Le Directeur, grâce à des renseignements recueillis au Congo Belge, avait organisé le fonctionnement d'équipes de travailleurs à la tâche, recrutés par les chefs d'équipe à côté desquels se groupaient les indigènes venus de tous les points du pays.

Les travaux purent ainsi reprendre leur activité et en 1902 des

résultats appréciables étaient acquis. La Colonie portait de 120 à 150 kilomètres la longueur entreprise.

Les ressources fournies par le premier emprunt étant complètement épuisées, un décret du 22 mars 1901 autorisa la Colonie à contracter pour la continuation du chemin de fer et dans les mêmes conditions que précédemment, un nouvel emprunt de 4 millions remboursable par 25 annuités de 250.000 francs.

Cette somme permit de parachever les travaux entrepris, ceux de la première section furent terminés le 1^{er} juin 1904.

A cette époque fut réalisé l'unité de direction pour toutes les colonies formant le gouvernement général de l'A. O. F. La continuation du chemin de fer de la Guinée, figurait au programme des travaux et la loi du 5 juillet 1903 autorisant un emprunt de 65 millions, a prévu que 17 millions seraient employés au prolongement du chemin de fer de Konakry au Niger, ce qui a permis l'ouverture des travaux de Kindia, kilomètre 148,500, au col de Koumi.

Les études de détail, le report sur le terrain du tracé, la réorganisation des chantiers ont demandé un certain temps qui n'a permis de commencer sérieusement les travaux qu'au mois d'octobre 1904 et notamment ceux de la vallée de Soula et de Sica-Foré

La gare de Kindia a été construite et aménagée ainsi qu'un dépôt.

Pendant l'année 1905, les travaux n'avancèrent guère, en raison des roctages dans le granit de la vallée de la Soula et du Sica-Foré, mais, en octobre 1906, le tronçon de Kindia à Songuéta (67 kil.) fut livré à l'exploitation.

En 1907, un emprunt de 100 millions fut autorisé pour l'exécution des travaux publics dans le gouvernement de l'A. O. F. Sur cette somme, une part de 3 millions a été prélevée pour les travaux de la 3^e section du chemin de fer de la Guinée entre le col de Koumi et Kouroussa point terminus de la ligne.

Dans le courant de 1908, les travaux ont été poussés très activement et le 1^{er} août, la section de Songueta à Maucon était ouverte à l'exploitation. Pendant cette même année, les terrassements ont été achevés jusqu'au kilomètre 340 et la plateforme qui a été entreprise du côté de Kouroussa était achevée sur 60 kilomètres.

Fin 1908, le produit de l'emprunt de 1903 a été entièrement absorbé et on a dépensé en plus, sur l'emprunt de 1908, une somme de 8.200.000 francs. Il a été prévu de plus pour 1909 une dépense de

8.500.000 francs, de façon à ce qu'il reste pour 1910 une dépense de 13.300.000 francs.

L'achèvement de la voie se poursuit avec beaucoup d'ardeur, sous la direction de M. Salesses. Au 30 juin 1909, les travaux de terrassement atteignirent le kilomètre 392. Le chantier parti de Kouroussa avait achevé la plateforme, moins la maçonnerie, jusqu'au kilomètre 467. Il ne restait que 75 kilomètres de terrassement à terminer. Le rail était posé jusqu'au kilomètre 378.

A la fin de cette année, le rail atteindra définitivement Kouroussa, point terminus primitivement fixé, après des efforts, des difficultés et en même temps une régularité dans l'avancement qui feront de ce chemin de fer une belle page de notre histoire coloniale.

Il paraît déjà acquis que le rail sera poursuivi jusqu'à Kankan. Des reconnaissances et des études sommaires ont déjà été faites par le service du chemin de fer de la Guinée au-delà de Kouroussa vers Kankan, de manière à permettre le prolongement de la voie ferrée vers ce dernier point, marché important de la boucle du Niger. Tout le commerce local le réclame et les nécessités commerciales l'imposent. Situé sur les bords du Milo, affluent du Niger, Kankan voit son influence grandir chaque jour. Le rail décuplera son activité et comme ce chemin de fer restera même après la construction de la ligne Thyès-Kayes, la voie la plus courte pour atteindre le Niger, il est assuré d'une grosse clientèle.

La construction du chemin de fer de Konakry au Niger aura coûté 61.400.000 fr., ce qui donnera un prix de revient kilométrique de 104.000 francs, supérieur d'un tiers de celui prévu. Ce dépassement est dû aux lenteurs d'organisation du début en même temps qu'à la nature accidentée des régions du Fouta-Djallon. L'avancement dans la construction a été de 40 kilomètres par an.

Actuellement, la ligne est ouverte depuis Konakry jusqu'à Koumfi, kilomètres, 340. Un train circule chaque jour dans chaque sens à la vitesse moyenne, pour les voyageurs, de 30 kilomètres à l'heure, pour les marchandises, de 20 kilomètres.

D'après les renseignements parvenus, la ligne de construction atteignait, le 30 mai 1910, le 530^e kilomètre. Il n'en manquait donc plus que 60 pour arriver à Kouroussa, point terminus de la ligne. On compte que la voie sera complètement terminée en septembre ou octobre prochain.

Les tarifs de transports ont été fixés par arrêté du Gouverneur général, pour favoriser à la montée le transport de certains matériaux et du sel et à la descente du caoutchouc.

Les résultats de l'exploitation, au cours des trois premières années, ont été les suivants :

VOYAGEURS

ANNÉES	LONGUEUR MOYENNE exploitée	NOMBRE DE VOYAGEURS transportés	NOMBRE DE KILOMÈTRES parcourus par les voyageurs	NOMBRE MOYEN de voyageurs par train
1905	153	29.319	2.796.014	59
1906	161			
1907	220			
1908	251			

MARCHANDISES

ANNÉES	LONGUEUR MOYENNE EXPLOITÉE	TONNAGE total transporté (1)	MONTÉE			DESCENTE		
			RIZ	SEL	TISSUS	caoutchouc	CUIRS BRUTS	SOIERIE
1905	153	10.729	938 1	884 3	514 6	478 8	67 1	4 9
1906	161							
1907	220							
1908	251							

(1) y compris les matériaux destinés à la construction de la ligne.

ANNÉES	LONGUEUR Moyenne Exploitée	RECETTES		DÉPENSES		Produit net
		Totales	Kilom.	Totales	Kilom.	
1905	153	806.683 18	5.272 88	759.735 05	4.955 58	46.948 15
1906	161	994.086 21	6.174 44	889.645 43	5.525 74	104.440 78
1907	220	1.353.070 23	6.150 31	1.161.175 »	5.278 06	191 895 23
1908	251					

Comme on le voit par ces tableaux, le trafic est en progression constante. Il ne saurait en être autrement, car la mise en exploitation

de la ligne, au fur et à mesure de son développement, a pour effet de drainer et d'attirer à elle le transport des produits qui auparavant s'effectuait par d'autres routes.

D'autre part, le trafic de la ligne s'est ressenti de la prospérité sans cesse croissante de la région, les bénéfices réalisés par le transport des produits commerciaux accusant plus d'un million. Aussi le produit net kilométrique qui, en 1905, était de 306 fr. 85, est en 1909 de 250.000 fr., soit 993 fr. par kilomètre.

La ligne Konakry, Kouroussa, concurremment avec celle de Kayes au Niger, aide puissamment au développement et à la mise en valeur du bassin supérieur au Niger.

Les produits de cette région auront intérêt à emprunter l'une ou l'autre de ces deux voies ferrées selon le prix de revient du transport sur l'une ou l'autre voie, mais il doit être tenu compte des avantages qu'offriront respectivement les ports de Dakar et de Konakry au point de vue de l'outillage, du nombre des navires et de la différence de prix de frêt.

De plus, l'année 1909 a été la plus prospère de toutes en Guinée. Le chiffre des exportations est supérieur de 5 millions à celui de 1908.

Vers la côte, les terrains parcourus sont fertiles et propres à la culture de l'arachide et du riz, le plateau de Fouta-Djallon, que traverse la ligne, constitue une région propre à l'élevage, avec des vallons couverts de forêts et qui donne une quantité considérable de caoutchouc, principale richesse du pays.



Chemin de fer de la Côte d'Ivoire.

I. — HISTORIQUE

Depuis un temps immémorial des comptoirs français existaient sur la Côte d'Ivoire, à Bassam et à Assinie. En 1842 le pays de Grand Bassa et des Boutou furent achetés par le Gouvernement français. En 1868, par le traité du 4 février, la France acquit sur la Côte d'Ivoire tout le pays de Kiou avec les villages et territoires du Grand et du Petit Béreby, en 1884, les bassins des deux rivières Lahou, du Rio-Fresco, de la rivière San-Pedro.

En 1889 et en 1892 l'occupation successive des territoires de l'inté-

rieur augmenta l'importance de notre possession de la Côte d'Ivoire et le 10 mars 1893 un décret lui donna la consécration définitive ne l'érigeant en Colonie autonome.

La nécessité d'un chemin de fer se fit vite sentir. Cependant la pénétration était très difficile sauf sur la Côte où, grâce à des lagunes comme celles du Comoé qui est navigable, on pouvait arriver jusqu'à Ollépé à 48 kilomètres.

A l'intérieur toute circulation était arrêtée par la forêt vierge impénétrable qui s'étend dans les environs de Kong sur une largeur de plusieurs centaines de kilomètres. On avait fondé quelques espérances sur les nombreux cours d'eaux qui sillonnent le pays, mais ce moyen fut vite reconnu inutilisable à cause des nombreux rapides qui encombrant les lits des fleuves. Les transactions commerciales étaient donc très onéreuses dans ce pays où le seul procédé pratique était le portage, procédé très lent, très coûteux et inhumain. Une tonne de sel payée 25 francs à Grand Bassam valait 750 francs au delà de Kong. Seul un chemin de fer de pénétration pouvait réduire le prix et les délais de transport et donner aux transactions commerciales tout l'essor que comportait le développement économique de notre colonie.

L'attrait des richesses naturelles de la Côte d'Ivoire la nécessité d'élever cette colonie au degré d'exploitation des territoires voisins français ou étrangers, a fait en un court délai succéder la période de la mise en œuvre économique à celle de l'exploitation géographique. Celle-ci s'est d'ailleurs d'autant plus prolongée que le pays d'accès malaisé est généralement habité par des tribus primitives et rudes, superstitieusement hostiles à l'étranger quelqu'il soit, qui marque l'intention de s'installer chez elles et admirablement protégées par l'épaisseur de la forêt.

La forêt s'étend de Cavally au delà du Tanot et s'enfonce jusqu'à près de 300 kilomètres à l'intérieur. Cette forêt très dense offre un obstacle si considérable à la pénétration, qu'elle constitue une barrière qui rend les communications très difficiles entre le littoral et la région Soudanaise.

Une seule trouée existe, constituée par une région de Savanes qui s'étend entre le Bandama et le N'Zi et qui prolonge le plateau Soudanais. Elle s'arrête d'ailleurs à 100 kilomètres de la côte. On conçoit donc sans peine la nécessité d'ouvrir à travers la forêt une communi-

cation permettant d'accéder rapidement au carrefour du Baoulé et de réunir non seulement la Côte d'Ivoire, mais aussi le fertile et peuplé plateau Soudanais au littoral. (1)

La construction d'un chemin de fer de la Côte d'Ivoire est nécessaire tant pour achever la pacification du pays, que pour exploiter la région minière qui se trouve au nord de la forêt et relier la région de Kong à la côte.

En 1893 on envisagea pour la première fois la construction d'un chemin de fer à la Côte d'Ivoire. Le capitaine Marchand étudia de son côté la possibilité d'une voie ferrée de pénétration par une ligne qui réunirait les hautes vallées du Bandama et du Bagoë. Cette ligne devait partir du port de Grand Lahou, remonter la vallée de la Bandama et aboutir au Bagoë affluent du Bani. Des embranchements devaient en outre se diriger sur Kong et Sikasso.

L'idée fut reprise en 1898 par le Gouverneur Binger, mais le peu de sécurité qu'il y avait encore à cette époque, et les luttes contre Samory empêchèrent de donner une suite immédiate aux premières études de création d'une voie ferrée.

Samory ayant été capturé, une mission d'officiers du génie sous les ordres du capitaine Houdaille, partit à la Côte d'Ivoire. La mission qui lui était confiée était double. Il lui fallait d'abord étudier une voie ferrée de 100 kilomètres et pousser une reconnaissance dans la direction de Kong en vue du prolongement éventuel de la ligne, ensuite étudier un avant projet de port à Petit-Bassam.

Cependant il n'y avait pas accord sur le tracé à adopter. Parmi les commerçants installés à la Côte d'Ivoire, les uns préconisaient la direction du Baoulé, les autres la direction du Comoë. Le capitaine, depuis commandant Houdaille étudia un tracé qui donnait satisfaction à ce double desideratum.

Le projet qu'il soumit au Ministre des colonies comportait :

1° Une ligne principale de 100 kilomètres de longueur partant d'Allépé terminus de la navigation à vapeur sur la Comoë et se dirigeant par Memni, Denguera, Kodiesso sur Mopé.

2° Un embranchement de 100 kilomètres dit du Baoulé de Mopé à Goliesso par le N'Zi par Abongoua.

(1) Lucien Hubert. — Rapport sur le projet de loi autorisant le Gouvernement de l'A. O. F. à emprunter 65 millions de francs.

3° Un embranchement de 90 kilomètres dit du Morénou de Mopé à Anah par Akoupé.

Le prix de revient kilométrique était évalué à 65.000 francs avec traverses en bois et à 74.000 francs avec traverses métalliques.

Le projet fut soumis à l'examen du Comité des travaux publics des colonies, qui approuva dans son ensemble le 18 novembre 1899. La réalisation en fut retardée par suite des difficultés financières.

Entre temps, l'attention du public fut attirée par la réclame faite autour de la découverte de mines d'or dans la Côte-d'Ivoire. Les demandeurs de concessions se montraient disposés à prendre à leur charge l'exploitation de la ligne et même une notable partie du capital d'établissement.

Pour des raisons diverses, les différentes combinaisons proposées n'aboutirent pas et la colonie décida d'entreprendre la construction du chemin de fer avec ses seules ressources.

En 1903 le Gouverneur général, M. Roume grâce à l'emprunt de 65 millions, autorisé par le Parlement, put reprendre les projets précédemment dressés, une dotation de 10 millions ayant été destinée à la construction de cette voie ferrée.

A cette époque, les conditions essentielles du projet étudié en 1899 n'étaient plus les mêmes.

Grand Bassam décimée par le fièvre jaune avait cessé d'être la capitale administrative de la Côte-d'Ivoire dont le chef-lieu fut transporté à Bingerville à dix-huit kilomètres à l'est de d'Abidjan.

L'importance économique du Baoulé et de la région de Kong s'étant démontrée, il parut nécessaire de gagner le plus rapidement possible le Baoulé central sans faire le détour d'Aniama-Motéro.

Le capitaine Crosson-Duplessix fut chargé d'une mission en 1903. Il devait étudier une ligne partant d'Abidjan et se dirigeant par le plus court chemin sur Goliéso, terminus de l'embranchement du Baoulé préconisé en 1899. Cet avant-projet qui fut soumis au Comité des travaux publics des colonies comportait :

1. Une ligne étudiée en tous détails d'Abidjan à Eng-Macouguié (79 kilomètres).

2. Des levers d'itinéraires susceptibles de servir d'axe au prolongement éventuel de la ligne Eng-Macouguié-N'Zi.

Le prix du kilomètre avait été fixé à 78.000 francs.

Le Comité des travaux publics approuva le projet présenté, mais porta à 81.000 l'estimation kilométrique.

Le tracé auquel on s'est définitivement arrêté part d'Abidjan et se dirige vers Konadiokofi. Il franchit le N'Zi à 160 kilomètres de l'origine en aval de Goliesso et passe par Arragoa, Josok, Arragué, Aleguie et Evy-Macouguié point terminus provisoire.

Le 6 novembre 1903 un décret présidentiel rendu sur la proposition du Ministre des colonies autorisait l'ouverture des travaux. Il était décidé en outre que les travaux d'infrastructure seraient exécutés en régie.

Le 21 novembre, par arrêté du Ministre des colonies, le Commandant Houdaille était nommé directeur du chemin de fer et du port.

Un premier détachement du personnel du génie sous les ordres du capitaine Thomasset entreprenait, au commencement de novembre 1903, les travaux de débroussement, de piquetage, et d'installation indispensables pour le personnel européen.

Les travaux conduits avec une grande activité sous la direction du Commandant Houdaille avancèrent assez rapidement.

A la fin de 1904 les résultats acquis étaient les suivants :

Le tracé était arrivé au kilomètre 45, l'axe était piqué jusqu'au kilomètre 37, le débroussement et le dessouchage atteignaient le kilomètre 30.500, la plateforme le kilomètre 29, les culées du pont de Bété de 15 mètres de portée étaient terminés. Le rail atteignait le kilomètre 11.385 et il était prolongé au delà par 12 kilomètres de voie Decauville.

Au 31 décembre 1905 les études étaient faites jusqu'au kilomètre 85, le piquetage de l'axe achevé jusqu'au kilomètre 80, le débroussaillement au kilomètre 63.500, les terrassements au kilomètre 62 les ouvrages d'art au kilomètre 49, le rail était posé sur 46 kilomètres. Une partie des voies de garage et de service, des gares d'Abidjan, Lagune, et d'Abidjan, Assouabo sont terminées. Les études de la 2^e section d'Evy, Macouguié au N'Zi 115 kilomètres, par Trassou, Febé, Toundanou, étant achevées, le décret du 23 décembre 1905 autorise l'ouverture des travaux.

En même temps le capitaine Calmel exécutait la reconnaissance de l'axe probable du prolongement éventuel. La direction générale du tracé a été indiquée par le L^t Gouverneur de la Côte-d'Ivoire qui a assigné la limite sud du cercle de Kong comme objectif à atteindre.

L'itinéraire choisi est jalonné par la vallée de l'Ouorougou, les villages de Kouadio, Yapo, Kanokiou, Diamankrou, Diemaniko, la branche occidentale de la Soungounou, Bamoro et Katiolo qui a été choisi comme terminus de la ligne qui aurait ainsi un développement de 400 kilomètres.

Pendant l'année 1906 la superstructure de la 1^{re} section a été achevée et la ligne exploitée provisoirement jusqu'au kilomètre 81.500. Les travaux de la 2^e section étaient terminés pour le déboisement au kilomètre 92.060, pour les terrassements au kilomètre 87.725.

Un décret du 17 avril 1907, autorise l'ouverture des travaux de la 2^e section du kilomètre 101 à N'Zi et au 31 décembre, 103 kilomètres étaient construits, les terrassements faits du kilomètre 87.725 au kilomètre 111 et les déboisements du kilomètre 92.060 au kilomètre 123. Le 1^{er} juillet 1907, l'exploitation de la ligne qui était provisoire devient régulière, 6 locomotives, 4 voitures à voyageurs et 54 wagons assurent le service, mais l'exploitation de la ligne donne un déficit de 43.235 fr. 88

En 1908, les déboisements sont faits du kilomètre 123.814 au kilomètre 170, les terrassements du kilomètre 111 au kilomètre 181, la pose de la voie achevée du kilomètre 104 au kilomètre 162. Les travaux de parachèvement et des gares sont faits pour la 1^{re} section à Anïama, Araguie, Yapo et Agnebi, pour la 2^e section à Boglobo, Lechy et Anoumaba.

L'exploitation est régulière jusqu'à la gare de l'Aonéby kilomètre 82 provisoire jusqu'à Lechy à partir du 1^{er} août, kilomètre 124, jusqu'à Anoumaba, kilomètre 140, à partir du 1^{er} novembre.

Le produit net de l'exploitation a été de 89.493 fr. 33. Au 1^{er} janvier 1909, le rail était posé au kilomètre 162, les travaux de superstructure continués jusqu'au pont du N'Zi. Le 1^{er} juin 1909 avait lieu l'ouverture à l'exploitation de la gare de N'Zi kilomètre 181. Les bénéfices nets se sont élevés à 96.000 francs, soit 941 francs par kilomètre. La construction est dès à présent autorisée par décret jusqu'au kilomètre 255.



Chemins de fer du Dahomey

I. — HISTORIQUE

La colonie du Dahomey, qui n'a que 120 à 150 kilomètres de largeur de l'Est à l'Ouest, s'enfonce dans l'intérieur des terres de 800 à

900 kilomètres jusqu'au bief navigable du Moyen-Niger, qui s'étend lui-même sur près de 1.000 kilomètres, entre les chutes du Zinder et du Boussa.

Il n'existait au Dahomey, avant la conquête, aucune voie de communication permettant le transport des marchandises de l'intérieur à la côte. Seuls, les porteurs indigènes avec 20 ou 30 kilogrammes de marchandises pouvaient parcourir une moyenne de 25 à 30 kilomètres par jour. Les factoreries et les comptoirs ne pouvaient donc s'étendre au delà d'Abomey.

La construction d'une voie de pénétration partant de la côte et aboutissant au Niger en traversant les régions les plus fertiles du Dahomey s'imposait, pour arriver graduellement à l'intérieur et détourner plus tard à notre profit le commerce du Niger et du Sokoto, avoisinant le Tchad.

L'occupation du Dahomey est toute récente (1893). Malgré le peu d'années écoulées, la colonie s'est considérablement développée. En effet, peu après la fin de la conquête, l'idée de créer une voie ferrée de la mer au Niger fut mise en avant par le premier gouverneur de la colonie, Victor Ballot, qui considérait qu'une voie de pénétration vers le Niger pouvait assurer la rapide mise en valeur de notre nouvelle possession et réserver, dans ces régions, au commerce français, une prépondérance fortement disputée par les Anglais à Sierra-Leone et les Allemands au Cameroun.

En 1896, M. Huré, ingénieur civil des mines, indiquait un tracé dans lequel la ligne partant de Rotonou devait aboutir à Kouande, en passant par l'Ouémé.

Deux demandes en concession de voie ferrée avaient été présentées en 1897. La première, en date du 23 mars, émanait de M. Pordemol de Batquénard qui, au nom d'un groupe de financiers, sollicitait la concession d'une voie de 0.60 de Cotonou à Agoué par le littoral avec garantie de 5 0/0 des capitaux engagés.

Peu de temps après, M. Borelli qui possédait des comptoirs dans la région, se rendit dans la colonie pour étudier sur place la question de création du chemin de fer et en 1897 il demanda la concession d'une voie ferrée de pénétration qui devait relier les régions soudanaises et nigériennes françaises.

Le concessionnaire devait assurer à ses frais, risques et périls, la construction d'une voie ferrée de 0.75 de largeur, comme dédomma-

gement il recevait l'attribution, à titre définitif et gratuit, de 500.000 hectares de terrain et la concession à bail de 2.500 hectares par kilomètre de chemin de fer exploité. La colonie considéra que ces concessions étaient trop considérables et finalement l'accord avec M. Borelli échoua complètement.

M. l'inspecteur des Travaux Publics, Fontaneilles, fut chargé d'aller examiner sur place les conditions dans lesquelles pourrait être construite une voie ferrée répondant aux besoins de mise en valeur du pays. Après l'avoir parcouru, cet inspecteur fit un rapport tendant à faire étudier, par une mission spéciale, un tracé de voie ferrée partant d'Abomey-Calavi, passant par Allada pour aboutir à Zagnanado et se prolonger vers le Nord. La voie devait être à l'écartement de un mètre. Les difficultés que présente le passage de la vallée de Zou, inondée pendant les crues sur près de 3 kilomètres de largeur, fit abandonner ce point de passage pour se rapprocher d'Abomey.

La question du chemin de fer resta donc sans solution et, sur la demande de la colonie, une mission d'études, organisée par décision ministérielle du 24 février 1899, fut envoyée au Dahomey.

Cette mission, composée d'officiers du génie, sous les ordres du commandant Guyon, débarqua à Cotonou le 19 mars. Elle étudia en détail un projet de chemin de fer ayant son point de départ à Cotonou et son terminus à Atcheribé, en passant par Pahou, Allada, Toffo, Cana et Dan. Un embranchement de Pahou à Ouidah avait également été reconnu possible. En plus du projet complet et qui s'étendait sur 200 kilomètres environ, la mission avait reconnu le tracé à suivre ultérieurement pour le prolongement au delà d'Atcheribé en passant par Paouignan, Dassa-Zoumé, Agouagon, Savé, Tchaourou, Parakou et de là au Niger vers Karimama.

Les opérations sur le terrain furent terminées le 14 décembre et la rédaction du projet fut finie à Cotonou le 6 octobre. L'avant-projet fut soumis à l'examen du Comité des Travaux publics des Colonies qui donna un avis favorable non seulement au projet lui-même, mais encore à son exécution immédiate entre Cotonou et Atcheribé.

Le Ministre ratifia l'avis du comité des Travaux Publics et la colonie décida d'entreprendre immédiatement l'infrastructure en régie au moyen des seules ressources du budget local sans avoir recours à un emprunt. Elle réserva provisoirement la superstructure. Cette décision de la colonie fût approuvée par le Ministre et un arrêté en

date du 20 mars 1900 confia au service militaire non seulement la direction de la construction, mais encore éventuellement le service du contrôle de l'établissement de la superstructure et de l'exploitation si le chemin de fer était ultérieurement concédé...

Cette façon de procéder n'impliqua pas l'abandon de l'idée d'une concession, car aussitôt l'approbation du projet dressé par la mission Guyon les pourparlers furent repris avec M. Borelli. Ils aboutirent à l'adoption d'un cahier des charges signé le 26 juin 1901.

M. Borelli obtenait pour une période de 75 ans la concession du chemin de fer entre Cotonou et Tchaourou avec embranchement sur Ouidah, ainsi qu'un droit de préférence pendant une période de 25 ans pour la concession du prolongement du chemin de fer entre Tchaourou et le Niger.

La Colonie devait construire directement et à ses frais l'infrastructure de la ligne évaluée à 25.000 francs le kilomètre et livrer la plateforme à raison de 100 kilomètres par an pour les 200 premiers kilomètres et 50 kil. par an pour les suivants. Le concessionnaire restait chargé de l'établissement de la superstructure évaluée à 40.000 fr. le kil. de la fourniture du matériel roulant, de l'outillage et de l'exploitation à ses risques et périls. Mais pour compenser les dépenses engagées pour les installations qui devaient lui revenir en fin de concession, la Colonie accordait :

Pendant huit années une subvention annuelle de 2.000 fr. par kilomètre exploité comme garantie d'intérêt ; la concession définitive de 295.000 hectares de terrain dont 15.000 à choisir dans les parties voisines du littoral et du chemin de fer 15 000 au sud de Paouignan et le reste dans les territoires au nord de la colonie ; la concession des périmètres miniers, le droit d'appliquer pour l'exploitation de la ligne des tarifs dont le maximum était prévu au cahier des charges.

En revanche la colonie devait participer dans les bénéfices réalisés lorsque les recettes brutes dépasseraient 6.000 fr. le kil. La part de la colonie pouvait varier suivant le cas du quart à la moitié de la différence entre les recettes brutes et le montant des dépenses établies au moyen d'une formule forfaitaire. En outre, la colonie devenait propriétaire du chemin de fer et de ses dépendances à l'expiration du délai de 75 ans imparti pour la durée de la concession.

Conformément à l'article 6 du décret de concession à M. Borelli s'est substitué une société anonyme dite « Compagnie Française des

chemins de fer du Dahomey, substitution qui a été approuvée par arrêté ministériel du 7 juin 1901. C'est sous ce régime que les travaux ont été commencés.

La voie ferrée fût d'abord divisée en trois sections.

1^o La première d'un développement de 200 kil. allait de Cotonou à Paouignan ;

2^o La deuxième de même longueur allait de Paouignan à Tchaourou et Parakou ;

3^o Le troisième ayant 250 kil. de développement formait la partie située entre Parakou et Karimama sur le Niger.

Pour cette dernière section la question de la superstructure était réservée. Un droit de préférence pour sa construction était accordée à la Compagnie. Les travaux furent rapidement conduits, mais cette rapidité donna lieu à quelques mécomptes. A la fin de 1902 la voie ferrée était terminée complètement sur 102 kilomètres se décomposant en 80 kil. de ligne principale et 14 kil. de l'embranchement de Pakou à Ouidah.

L'ouverture à l'exploitation de cette section eut lieu presque aussitôt. La seconde section fût entreprise immédiatement après l'achèvement de la première, mais au début de 1903 la situation s'assombrit brusquement, la direction du chemin de fer rencontra dans l'établissement de l'infrastructure des difficultés redoutables.

Les travaux d'infrastructure furent commencés au mois de juin 1900 à Cotonou à Pahou et à Cana. On voulut utiliser la main d'œuvre de la région d'Abomey dont on n'aurait pas pu faire venir les travailleurs jusqu'à la côte, chaque pays étant resté indépendant et jaloux de ses voisins. Il fallait d'ailleurs pour arriver à terminer à temps commencer le plus tôt possible les remblais considérables de la ligne de Pahou.

Tous les travaux ont pu être exécutés avec les moyens rudimentaires fournis par la main d'œuvre locale, les ouvriers indigènes intéressés au travail, au moyen de gratifications proportionnés au rendement obtenu, ont pu dès la fin de 1900 être mis à la tâche et payés après l'achèvement du travail dont la durée était évaluée à environ un mois. Presque tous les hommes valides ont fait des prestations rétribuées et sont rentrés chez eux après achèvement avec une somme de 15 et 30 francs. Les rois et les grands chefs indigènes avec lesquels on avait traité pour l'exécution de certains gros travaux de terrasse-

ment ayant conservé pour eux et leurs favoris la presque totalité des sommes payées sans donner aux ouvriers une part suffisante, se sont trouvés dans l'impossibilité d'assurer le recrutement de ces derniers qui n'ont consenti ensuite à rester sur les chantiers qu'à la condition d'être payés directement par les Européens, les chefs recevant séparément la part qui leur revenait.

Les terrassements de l'infrastructure étaient achevés en 1901 jusqu'à Dan (kilomètre 144), mais pendant l'absence du Directeur, les remblais de la Lama avaient été laissés inachevés et durent être exécutés dans le courant de 1902. Le travail repris ensuite au nord de cette dépression par la construction des ponts a été continué régulièrement jusqu'à Agouagou (kilomètre 235) et se poursuivit sur Savé par la construction du pont de l'Oueme (kilomètre 245).

Pour se conformer aux conditions du décret du 26 juin 1900, bien que la Compagnie concessionnaire n'ait pas posé le rail au nord de la Lama, on a dû transporter sur wagonnets Decauville plusieurs milliers de tonnes à plus de 100 kilomètres de distance, notamment pour le pont d'Atcheribé et les ponceaux jusqu'à Paouignan.

Cette expérience a été fort pénible et fort onéreuse et la conclusion à en tirer est que le service ou l'entreprise qui construisent l'infrastructure doivent poser aussi le rail au fur et à mesure afin d'assurer le transport des matériaux à pied d'œuvre.

Par le contrat du 26 juin 1900, la Compagnie française des chemins de fer s'engageait, moyennant certains avantages, à poser la voie et à construire la superstructure sur la plateforme à elle remise par la colonie. Elle devait ensuite assurer l'exploitation à raison d'un train par jour dans chaque sens, en appliquant des tarifs compris, pour les voyageurs, entre 0 fr. 50 et 0 fr. 07 par kilomètre, suivant la classe et, pour les marchandises, entre 1 fr. 50 et 0 fr. 60 par tonne kilométrique, suivant les catégories.

La colonie, à son tour, devait exécuter les conditions du contrat du 26 juin 1900.

La voie fut rapidement posée jusqu'à Toffa, mais à ce moment les difficultés commençaient, car, les tarifs étant trop élevés et la marche des trains irrégulière, le chemin de fer ne put pas concurrencer le portage et les recettes furent très inférieures aux dépenses d'exploitation.

D'autre part, les commerçants déjà installés dans la colonie voyant

avec *crainte* un propriétaire aussi puissant venir s'installer au milieu d'eux protestèrent vivement. L'Administration se trouva ainsi placée dans une situation délicate entre la Compagnie qui exigeait l'exécution de son contrat et les colons et les propriétaires qui se trouvaient lésés dans leurs intérêts. Des pourparlers furent alors engagés et la Compagnie retarda le plus longtemps possible la construction de la superstructure de la deuxième section. L'affaire resta ainsi en suspens jusqu'en 1904, époque où l'Administration engagea de nouveaux pourparlers pour trouver un terrain d'entente.

Une nouvelle convention fut conclue le 24 août 1904 entre le Gouvernement général et la Compagnie.

D'après ce nouveau contrat, la Colonie conserve à sa charge les dépenses de l'*infrastructure* qu'elle exécutera directement. La Compagnie exécutera aux frais de la Colonie, et, comme simple entrepreneur, les travaux de *superstructure*.

La Compagnie reste chargée pendant vingt-cinq ans de l'exploitation des deux premières sections du chemin de fer moyennant un part des recettes brutes calculées au moyen d'une formule forfaitaire, révisable au gré des parties, à l'expiration d'un délai de cinq ans. Lorsque les recettes brutes seront inférieures au chiffre donné par la formule forfaitaire, la différence sera comblée par la Colonie ; si, au contraire, les recettes dépassent les dépenses forfaitaires, la différence, sauf une fraction attribuée à la Compagnie, à titre de part de bénéfice, sera versée à la Colonie.

La Compagnie conserve également l'obligation de fournir à ses frais le matériel roulant, l'outillage et le mobilier des gares. De plus, elle abandonne ses droits de préférence pour la construction des sections de Tchaourou à Parakou, et de Parakou au Niger, et elle renonce à toutes les concessions territoriales ou minières attribuées en vertu de la convention de 1900.

Aussitôt cette nouvelle convention signée, les travaux de superstructure ont repris et la Compagnie concessionnaire, remboursée de la valeur des travaux précédemment exécutés, a fait poser les rails jusqu'à Paouignan et construire les bâtiments et les installations des gares sur la même section. À la fin de 1905, l'exploitation était ouverte jusqu'à Dan (kilomètre 144) et sur le point de l'être jusqu'à Paouignan (kilomètre 194). L'infrastructure était achevée jusqu'à Agouagon (kilomètre 235) et la Compagnie allait poser les rails et construire les

bâtiments. Le prolongement de l'embranchement d'Ouidah au lac Ahémé était presque achevé.

En 1906, 226 km 500 de ligne étaient en exploitation. Depuis cette époque les travaux ont été poussés activement et, le 20 janvier 1908, la ligne a été ouverte à l'exploitation entre Paouignan et Agouagon sur une longueur totale de 268 kilomètres. Les travaux de terrassement étaient terminés jusqu'à Savé (258 kilomètres) et le trafic au-delà d'Agouagon ne paraissant pas devoir être important pour le moment, on compte l'arrêter provisoirement à ce point.

Les résultats de l'exploitation indiqués dans le tableau suivant ne sont guère satisfaisants.

ANNÉES	LONGUEUR exploitée	NOMBRE		NOMBRE de kilomètres trains	RECETTES totales	DÉPENSES totales	PRODUIT NET Exploitation	Coefficient Exploitation
		de voyageurs transportés	de tonnes transportées					
1903	102	»	»	»	540.764	379.931	168.832	1.14
1904	102	36.115	»	99.334	599.385	525.005	74.379	2.02
1905	131	48.174	»	124.798	802.472	685.417	117.054	2.14
1906	210	80.610	11.420	208.337	944.865	914.026	30.839	2.04
1907	227	111.155	12.067	227.058	575.405	1.028.974	453.568	»
1908	268	122.592	15.879	248.600	586.416	1.158.097	571.281	»

Dès que le matériel sera suffisant et pourra faire face aux exigences du trafic déjà considérable les recettes augmenteront d'un tiers au moins. Il faut également envisager la possibilité de prolonger cette ligne vers le nord jusque dans la région des Hollis. Les frais d'exploitation actuels sont très élevés par suite de la faible longueur de réseau exploitée. On pourrait doubler la longueur de cette section sans augmenter sensiblement les frais d'exploitation. C'est là une question très importante qui mérite d'être mise à l'étude.

Le tramway de Saketé traverse sur tout son parcours une des régions les plus riches du Dahomey; son avenir était donc assuré dès le début. L'extension donnée aux cultures de toutes sortes depuis quelque temps permet d'affirmer que la situation du tramway va devenir de plus en plus brillante et dans très peu de temps il sera une source précieuse de revenus pour le budget de la colonie.

Une nouvelle convention a été passée, le 21 septembre 1909, entre le Gouvernement général de l'A. O. F. et le président de la Compagnie française des chemins de fer au Dahomey.

Les articles prolongent la durée de la concession jusqu'au 31 décembre 1952 et réservent à la Compagnie la faculté d'étendre jusqu'au Niger la concession demandée tout en se réservant de différer indéfiniment la construction de tout prolongement au-delà d'Agougon.

Afin d'éviter des difficultés techniques et un double emploi avec les rivières navigables, le chemin de fer du Dahomey avait été établi sur la partie médiane de la colonie.

Toutefois la région qui s'étend au nord de Porto-Novo et qui est en dehors de la zone d'influence du chemin de fer est très fertile et sa mise en valeur est terminée. C'est un vaste champ de palmiers dans lequel poussent les arachides, le maïs, le manioc, etc. Les transports s'y effectuaient, soit par portage, soit par pirogues. Ces moyens étant très lents et très coûteux, toutes les exportations se faisaient par le Lagos. Afin de remédier à cette situation, défavorable à nos intérêts, la construction d'une ligne de tramways allant de Porto-Novo, vers le nord, perpendiculairement à la côte, jusqu'à Sakété. La ligne est à l'écartement de un mètre ; elle se développe sur 39 kilomètres à travers un plateau s'élevant graduellement vers le nord. Son établissement réalisé par la Colonie a coûté trois millions payés avec les ressources du budget local.

Une gare fluviale de transbordement est établie à Porto-Novo. L'exploitation en est assurée par la colonie.

Depuis la mise en exploitation 1^{er} mars 1908 les recettes totales ont été de 2.531.668 et les dépenses totales 3.889.555, ce qui donne un produit net de 13.577 87.

Il est certain que la construction d'une voie de pénétration partant de la côte et aboutissant au Niger en traversant les régions les plus fertiles du Dahomey s'imposait pour plusieurs raisons.

Au point de vue commercial, cette ligne assurera l'exploitation de la plus grande partie de la colonie et réduisant les frais de transport dans d'énormes proportions, recueillera les nombreux produits du sol et de l'élevage si répandu dans la région du nord et assurant d'une façon efficace la mise en valeur, permettra au commerce français d'obtenir et de garder la prépondérance que disputent si fortement les Anglais à Siéna Leone et au Lagos, et les Allemands au Togo.

Au point de vue sanitaire, les Européens fatigués par un séjour prolongé dans le Bas-Dahomey pourront en quelques heures gagner

la partie haute du pays, évitant ainsi ou une aggravation du mal ou l'obligation de rentrer en Europe.

Au point de vue politique, la base de l'action française administrative et militaire reportée à l'extrémité de la voie ferrée au fur et à mesure de sa pénétration, facilitera l'ouverture du pays et sa mise en valeur.



Congo français.

Pour la première fois en 1839, le capitaine de vaisseau Bouet-Villaumez, qui était en mission sur les côtes occidentales d'Afrique, traita avec un des chefs de la rive gauche du Gabon, le roi Denys et y installa notre premier établissement. En 1842 un autre traité fortifie le comptoir que nous avons créé et en 1849 Libreville est fondée. Vers 1860 seulement l'Hinterland commence à être exploré. Le cours de l'Ogooué est reconnu par plusieurs explorateurs et c'est à Savorgnan de Brazza que revient tout l'honneur d'avoir doté la France de cet immense domaine,

Par trois expéditions successives en 1875, 1879, 1885, il remonte l'Ogooué fonde Franceville, signe un traité de protectorat avec le roi Makoko, prend possession des territoires importants le long du Stanlen Pool après avoir fondé Brazzaville, explore la vallée du Niari Kouilou et remontant l'Oubanghi il parcourt « un rameau d'olivier à la main » toutes ces populations sauvages qui ignorent toute civilisation et conquiert, selon sa propre expression « cette influence définitive qui doit constituer l'élément primordial essentiel de toute création de colonie. »

Après lui les explorateurs Migon, Crampel, Maîtres, Bretonnet, Liotard, Gentil établissaient une œuvre nouvelle et délivraient de l'étreinte de Rabah vers le Tchad toutes les populations soumises par la terreur et terrifiées par de perpétuels massacres.

Ce qui fait qu'aujourd'hui notre colonie du Congo définitivement assise avec ses frontières nettement délimitées du côté de l'Etat indépendant du Congo par le traité du 5 février et la convention du 14 août 1894, du côté de la Guinée espagnole par la convention du 27 juin 1900, du côté de l'enclave portugaise de Labinda au sud de la colonie par la convention du 23 janvier 1901, du côté du Cameroun

allemand par les conventions du 24 décembre 1885 et le 18 avril 1908, du côté nord et nord-est le long des possessions anglaises par les conventions du 15 mars 1894, 14 juin 1898 et la déclaration du 11 mars 1899, constitue dans son ensemble une colonie possédant une administration établie sur des bases solides qui sont définitives.

Les possessions du Congo français sont divisées en quatre circonscriptions. Le Gabon, le Moyen-Congo, le territoire de l'Oubanghi-Chari et le territoire militaire du Tchad.

Les immenses régions ne constituent pas une unité physique. Au sud, c'est une végétation équatoriale luxuriante, plus au nord, les immenses forêts de l'Oubanghi et de la Sanghale, steppes soudanaises et les dunes désertiques du Kavem et cette heureuse diversité de régions multiplie les richesses naturelles du Congo.

Les bois de construction abondent, la liane à caoutchouc se rencontre partout. Les rives du Gabon et de l'Ogooué sont des pays de culture riche et vers le Tchad des produits inconnus, au Sud, mil, maïs et coton, sans compter les gisements de cuivre et de minerai, cette colonie est donc susceptible d'offrir une activité commerciale énorme.

Malheureusement nous n'avons pas fait grand chose pour assurer le développement de cette grande colonie.

Comme l'a si bien défini M. Lucien Hubert dans son discours à la Chambre des députés le 21 février 1906. « On aborda tous les problèmes à la fois, problème administratif, problème politique, ce fut de « suite l'anarchie et le déséquilibre. En haut les militaires, en bas les « concessions pour imiter la Belgique, en haut la guerre contre « l'Ouadaï, en bas la paix plus ou moins établie grâce au régime « nouveau et pour réunir ces concessions du bas aux militaires du « haut, cette fragile ligne de partage qui va de Fort de Possel à Fort « Crampel et qui ne devait pas tarder à devenir une ligne de cadavres et une ligne de sang. ».

Ce qui fait qu'au milieu de toutes ces préoccupations, ce pays aux ressources si variées ne possédait et ne possède encore aucun outillage économique, adapté à sa production et pouvant contribuer à son développement commercial.

D'ailleurs le simple examen du mouvement des importations et des exportations nous laisse facilement deviner que ce pays si peu desservi peut atteindre un développement considérable puisque déjà les

importations qui en 1897 atteignaient 3.552.928 francs étaient en 1900 à 10.379.146 fr. à 13.093.640 fr. en 1906 et 15.161.686 fr. en 1907.

Les exportations atteignaient 5.277.868 fr. en 1897, 7.539.515 fr. en 1900, 12.136.463 fr. en 1904, 16.460.826 fr. en 1906 et 19.594.288 fr. en 1907.

Cependant il ne faut point conclure que depuis notre occupation les efforts du gouvernement ont été nuls. Malheureusement toute tentative pour l'établissement de voies de communications terrestres rencontre de nombreux obstacles.

« Le fourré épais de brousses se laisse d'abord difficilement pénétrer. La main-d'œuvre est ensuite très difficile à recruter, enfin et surtout les conditions climatériques rendent illusoires toute construction de route. En admettant même qu'à grands renforts d'hommes et d'argent on arrive à construire une route, la nature se charge rapidement durant la saison des pluies de détruire l'œuvre des hommes ». (Capitaine Guy, op. cit. p. 468).

A défaut de routes on a donc voulu utiliser les sentiers indigènes et les transformer en pistes régulières.

Ces routes sont au nombre de quatre.

Piste Loango-Brazzaville, dite route des Caravanes, qui a été abandonnée depuis l'inauguration du chemin de fer belge de Matadi. Les produits de l'arrière Cameroun allemand qui transitaient par le Congo français, l'Oueno et la Sanga, n'aboutissent plus à Loango mais à Matadi.

Piste de Kakamœka à Loudima.

Piste du Haut Chari, de Fort Sibut, point terminus sur le Tomi à Fort Crampel, sur le Gribingui, par M'Pokou, les Ungourras Dekoa et les Trois Marrigots où sont installés des postes.

Plus de deux mille porteurs transportaient sur cette route et ce fut un effort tellement considérable qui fut imposé aux populations Mandjias qu'elles se révoltèrent.

Il a été question d'utiliser cette dernière route en construisant soit une simple voie Decauville, soit une route avec chaussée permettant d'utiliser la traction animale ou la traction automobile.

Piste des sultanats de Ouango à Semio par Mangas et Rafaï.

Heureusement, les voies fluviales sont navigables et peuvent rendre encore de nombreux services. Le réseau fluvial du bassin du Moyen Congo permet de remonter aux hautes eaux jusqu'à Bangui par le Congo jusqu'à Banyanga et Bania par la Sangha.

Par l'Oubanghi et le M'Bomou, des vapeurs ne calant pas plus de quatre-vingts centimètres, permettent d'atteindre le Bahr el Gazal et le Haut Nil et par la vallée du Gubingui et de la Fafa, affluents du Bahr Sara, on peut accéder au Chari, magnifique voie navigable tout l'année par des vapeurs calant 0.60. Par l'Ogoué on remonte jusqu'à N'Djoli et Franceville où les approvisionnements, arrivés par pirogue, étaient dirigés par caravane sur Brazzaville.

Mais le véritable moyen de transport fait défaut. C'est le chemin de fer qui est seul capable de rendre d'utiles services. Aussi a-t-on essayé à diverses reprises de remédier à cet état de choses.

En 1900, au lendemain de la mise en possession des compagnies concessionnaires, le Congo n'ayant aucun outillage économique, le commissaire général, M. de Lamothe, présenta au ministre des Colonies un projet d'emprunt de cinq millions qui permettrait d'entreprendre les nombreux travaux nécessaires pour donner au commerce un commencement d'essor.

Le projet d'emprunt fut réduit à deux millions et demi par le Ministère des Colonies et à deux millions par le Sénat.

Deux millions pour ébaucher la mise en valeur du Congo étaient insuffisants et c'est pourquoi, faute de capitaux, la situation de notre colonie ne s'est pas améliorée et son régime économique est resté à l'état embryonnaire.

En 1905, lorsque se réunit, sous la présidence de M. de Lanessan, la Commission d'enquête chargée d'examiner la situation du Congo, après la mission de Brazza, cette situation apparut tellement anormale que l'on décida d'élaborer un programme général qui comprendrait deux catégories de travaux. Dans la deuxième catégorie, la Commission plaçait la construction d'un chemin de fer de Libreville au Congo et la construction d'un Decauville destiné à contourner les rapides de Bangui.

« Les travaux sont indispensables, ajoutait la Commission, à la mise en valeur de notre colonie ; ils sont réclamés par le commissaire général du Gouvernement et la Commission est unanime à déclarer qu'ils sont indispensables au développement de notre colonie. »

Il fallait pour ces travaux soixante-quinze millions. La Commission concluait à un emprunt. Après examen du programme des grands travaux à entreprendre au Congo, le Ministère des Colonies limita ce programme et le réduisit au point de vue chemin de fer :

1° A la construction d'une ligne Decauville entre Fort Sibut et Fort Crampel.

2° A la construction d'une route, entre la Benoué et la Logone, destinée à recevoir une voie Decauville sur laquelle auraient circulé des wagons à traction animale.

Par dépêche du 16 juin 1906, M. Leygues, ministre des Colonies, saisit de ce projet son collègue des Finances qui répondit que la situation financière de la colonie n'était pas suffisante pour permettre l'émission d'un emprunt.

Le capitaine du génie Gambier, envoyé en mission pour étudier un chemin de fer de pénétration au Gabon, avait terminé son projet qui reçut l'approbation de principe du Comité des Travaux publics des Colonies. Il distinguait trois sections dans la future ligne :

1° Première section de Libreville à N'Djolé, sur l'Ogoué, d'une longueur de deux cents kilomètres et d'une dépense de 22.400.000 francs.

2° Deuxième section partant de N'Djolé et atteignant l'Ivindo, affluent de l'Ogoué, d'une longueur de deux cents kilomètres et d'une dépense de 35 millions.

3° Troisième section partant de l'Ivindo pour atteindre la Likouala Mossaka, affluent du Congo près de Makoua, d'une longueur de quatre cent trente kilomètres et d'une dépense de 48.160.000 francs.

Cette ligne entière était susceptible d'un développement de 830 kilomètres et occasionnait une dépense de 105.560.000 francs.

Le Commissaire général du Congo, M. Gentil considérait que l'exécution de ce projet était absolument nécessaire pour faire sortir le Gabon de la vie « végétative et précaire » où il se trouvait mais en raison de l'importance énorme de la dépense, on pouvait scinder les sections et établir leur degré d'importance.

La première section pouvait être construite plus tard puisque un service annexe de la Compagnie des chargeurs réunis assure les communications entre Cap Lopez et N'Djole sur l'Ogoué.

Par contre la deuxième section devait être construite immédiatement. « Son établissement devant permettre non seulement la mise en « valeur du Gabon proprement dit mais nous assurant aussi le trafic « des importations et des exportations du sud du Cameroun. »

L'administration locale en raison des résultats de la mission du capitaine Gambier fournit en novembre 1906 un nouveau projet d'emprunt s'élevant à 54 millions et dans lequel le chemin de fer de

pénétration au Gabon (Construction de la deuxième section de N'Ojole-Ivindo) entrainait pour 35 millions et le chemin de fer à voie étroite de Fort Sibut à Fort Crampel pour 9 millions.

Après examen des services du département des colonies, le nouvel emprunt parut encore trop lourd et les travaux trop vastes en raison des moyens financiers et des ressources de main d'œuvre si peu abondante de la colonie. Le Ministre tout en approuvant le principe des entreprises du projet estima qu'il fallait limiter et entreprendre seulement les travaux qui offraient un réel caractère d'urgence.

Dans ces conditions le chemin de fer de pénétration au Gabon ne fût compris que pour 6.500.000 fr. de travaux à exécuter plus 500.000 fr. d'études du prolongement.

Le chemin de fer de Fort Sibut à Fort Crampel était compris pour 12 millions. Mais ce projet d'emprunt qui était descendu à 29 millions fût encore ajourné en raison de la situation financière de la colonie qui se trouve dans une crise anormale et passagère produite par une baisse des cours du caoutchouc.

Cependant le gouvernement a estimé que la situation du Congo n'est pas irrémédiablement compromise et il a déposé un projet de loi autorisant le gouvernement général du Congo à contracter un emprunt de 21 millions destinés à *établir les études de l'outillage économique* et permettant de commencer la mise en valeur sérieuse de la colonie.

Le chemin de fer de pénétration du Gabon ne figure pas sur le programme des travaux à exécuter sur cet emprunt. Seule la ligne de Fort Sibut à Fort Crampel entre pour 3.150.000 fr. et l'achat du matériel de transport pour 350.000.

Le projet de loi a été déposé le 5 novembre 1908 par M. Milliès Lacroix, Ministre des Colonies et la Commission des Affaires Extérieures, des Protectorats et des Colonies a chargé son rapporteur M. Georges Gérald, député, de conclure à l'adoption de ces crédits que le Parlement a voté.

Le rapport de M. Gérald figure à l'annexe du procès-verbal de la séance du 22 décembre 1908.

A l'heure actuelle le plateau intérieur ne se trouve relié à la côte que par le chemin de fer Belge qui part de Matadi pour aboutir après un parcours de 400 kilomètres à Léopoldville en face Brazzaville point terminus de la navigation du Congo.

Nous fournissons à l'heure actuelle à ce chemin de fer trois millions de recettes dont il nous sera facile de faire bénéficier un chemin de fer qui desservirait plus spécialement et plus utilement notre colonie.

De nombreux projets ont été dressés pour remédier à cette situation défectueuse. On peut les classer en deux groupes :

Groupe Nord comprenant les divers projets qui ont eu pour but de relier à l'estuaire du Gabon un affluent navigable du Congo ou un doint situé sur le fleuve en aval de Brazzaville.

Groupe sud comprenant les projets dont le but est de relier Brazzaville à un point de la côte pris dans le voisinage de Loango.

Les partisans du groupe nord se déclarent impuissants à contrebalancer par une voie ferrée trop rapprochée le chemin de fer du Congo belge. Ce dernier a déjà pris un essort trop considérable et toute entreprise concurrente dans la région immédiatement proche serait vouée à la ruine. D'ailleurs, du moment que le sud se trouve déjà desservi par le chemin de fer du Congo belge et par la batellerie du Congo il vaut mieux desservir les régions peuplées du Nord qui étant très riches fourniront un trafic rémunérateur.

Les partisans du groupe sud déclarent naturellement qu'un chemin de fer concurrent enlèvera tout le trafic au chemin de fer belge et qu'il est seul capable d'apporter au Congo un développement commercial et industriel sérieux et qu'il suffirait pour obtenir un résultat de construire une ligne à voie de 1 mètre.

De 1887 à 1907 sept projets ont été l'objet d'investigations consciencieuses ou de missions officielles.

En voici un exposé sommaire.

1^o Projet de Chavannes Jacob (1887-1889) sur l'initiative de Savorguan de Brazza qui préconisait l'avenir d'une voie ferrée supprimant l'obstacle du Bas Congo, des études furent commencées sous la direction de M. de Chavannes, Lieutenant Gouverneur de la colonie. M. l'Ingénieur Jacob, secondé par MM. Pleigneur, Dolisie, Chollet et Letellier rechercha d'abord les moyens pratiques de rendre le Kouilou navigable dans son cours inférieur puis la possibilité d'un tracé unissant à Brazzaville cette rivière, en aval de ses rapides. Ces études furent poursuivies pendant deux ans, elles eurent pour conclusion de remarquables travaux scientifiques, aucune suite ne fût donnée à ce projet.

2^o Projet Le Chatellier (1893-1894). Il fut repris quatre ans plus

t

ard. Le 3 mai 1893 le *Journal Officiel* publiait un décret sanctionnant une convention conclue le 10 février entre la colonie du Congo et M. Le Chatellier mandataire d'une société d'études au capital de 600.000 francs.

Le but était d'améliorer le projet Chavannes Jacob. Trois missions parcoururent la région. Elles se composaient de Messieurs les capitaines Lamy, Cornille, Belle et Goudart, de l'ingénieur Regnault. Elles aboutirent à recommander la construction de deux tronçons de voie ferrée longs au total de 200 à 225 kilomètres et en plus la canalisation de la région des rapides de Kouilou Niari ainsi que l'aménagement d'un port à Loango, Comme le prix de revient du kilomètre paraissait devoir s'élever à 170.000 ou 175.000 francs et comme dans l'intervalle le chemin de fer belge avait triomphé des obstacles qui paraissaient insurmontables, notamment à Matadi, le projet fut à son tour abandonné.

3. — Projet Bourdarie 1896.

« Les Belges ayant travaillé pour nous, la voie Matadi-Léopoldville se trouvant exploitée, les investigations se portèrent vers le nord du Congo. M. Paul Bourdarie conçut un tracé qui de Libreville gagnerait l'Alima navigable, ou le point de convergence de l'Alima de la Likouala-Mossaka, de la Sangha et de l'Oubangui. Cette ligne répondait à un double objectif : desservir les concessions congolaises dans leur ensemble et faciliter la mise en valeur de la plus grande partie du Congo français. Malgré la ténacité de son promoteur ce projet comportant près de 1.200 kilomètres de voie ferrée a semblé trop ambitieux pour un début.

4. — Projet Fourneau, 1899.

M. l'Administrateur Fourneau se montra plus modeste. Il étudia la ligne Libreville Ouessou sur la Sangha soit 900 kilomètres. L'exploration qu'il fit en compagnie de M. Fondère démontra qu'il y aurait d'immenses marais à franchir. Malgré les variantes proposées, ce projet a paru comporter trop d'aléas pour pouvoir être utilisé.

5. - Projets Rilaïne. Descamps et Caze Izambert (1899-1900).

Les promoteurs de ce projet à la suite des obstacles rencontrés par le précédent dans la région du Nord revinrent au Sud et en raison du succès du chemin de fer belge voulurent de nouveau desservir Brazzaville. On venait d'ailleurs de reconnaître des gisements cuprifères importants dans la direction Mindouli-Comba, vallée du Niari. Ces

projets recommandèrent la ligne en question aboutissant à Brazzaville mais avec un point de départ autre que Loango. Mais ils ne furent pas pris en considération toujours à cause de la concurrence belge.

6. — Projet Cambier, 1905-1906.

On revint au tracé du Nord qui n'avait rien à craindre du chemin de fer de Matadi. Sur la proposition du Commissaire-général Gentil, le Ministre des colonies fit étudier la question par une mission confiée au capitaine Cambier assisté du capitaine Fourneau et des lieutenants Thuillier et Cans.

Le tracé très bien étudié long de 850 kilomètres part de l'estuaire du Gabon suivant la vallée de l'Ogooué jusqu'au confluent de l'Ivindo gagne Makoua sur la Likouala Mossaka qui se jette dans le Congo. Ce projet est patronné par la colonie. Mais d'après ce que déclare M. Messimy dans son rapport sur le budget des colonies pour 1909 il semble que les divers tracés du Nord qui traverseraient simplement le territoire de deux sociétés, ne sont pas d'un intérêt immédiat et demanderaient un effort considérable.

7. — Projet Marc Bel, 1906-1907,

MM. Bourdarie et Fondère se sont ralliés à ce nouveau projet qui s'appuyant sur les travaux du capitaine Belle et de la mission Le Chatelier, part de la baie de la Pointe Noire, traverse la chaîne maîtresse du Mayombe en empruntant la vallée de la Loeme et aboutit à Brazzaville en desservant toute la région minière.

Le projet paraît très sérieux et d'un tracé exécutable. M. le rapporteur Messimy déclare que les offres faites par M. Bel puissent recevoir une suite favorable à bref délai.

Il semble que ce projet pourrait rémunérer le capital engagé. En effet par le trafic unique de la région qu'il dessert, avec les richesses présentes qu'elle renferme et qui sont immédiatement exploitables, ce chemin de fer trouverait, dans les bois de la grande forêt de Mayombe et dans les minerais de surface du centre cuprifère de M'Boko Songo et de Mindouli, un aliment de retour à son trafic vers la cote et un frêt précieux pour les navires qui auraient débarqué à Pointe-Noire les marchandises nécessaires aux travaux et aux équipes de main-d'œuvre.

Le défaut capital de ce projet est qu'il nécessitera la construction d'un port maritime à Pointe Noire ou à Loango-Pointe Indienne. Mais

la construction de ce port permettrait aux navires de fort tonnage de pouvoir débarquer ou embarquer sans être obligés d'aller à Matadi, qui ne peut recevoir que des bateaux de 4^m50 à 5 mètres de tirant d'eau et surtout de raccourcir la traversée de deux jours.

Quel que soit le tracé adopté, que ce soit le tracé Cambier ou le tracé Bel, l'urgence d'une ligne française au Congo se fait tous les jours sentir.

Brazzaville n'est pas seulement la capitale politique du Congo français, c'en est le centre commercial. Là aboutissent tous les produits exploitables de la région que dessert, sur 1.600 kilomètres, la grande artère fluviale du Congo moyen; là vient encore la plupart de ce qui s'importe au centre et au midi du Congo et de ce qui s'en exporte. D'ailleurs, sur la voie de Matadi, les marchandises françaises arrivant à Brazzaville ou en partant pour traverser le Pool figurent pour trois millions de francs sur un total qui ne dépasse pas onze millions. Voilà donc un trafic national qu'il faut conserver.

De plus, et c'est là une considération très sérieuse, le Congo français est actuellement, pour son ravitaillement et sa sécurité, sous la dépendance du chemin de fer du Congo belge. Tous nos territoires du Moyen-Congo, de l'Oubanghi, du Chari et du Tchad dépendent, pour leurs transports administratifs, militaires et commerciaux, du bon vouloir d'une administration étrangère. D'autre part, la voie belge, déjà fort encombrée, étant donné le rendement limité de son chemin de fer et la progression croissante de ses recettes, ne pourra suffire dans un avenir très rapproché au trafic qui lui sera imposé.

En 1913 et au plus tard en 1916, la ligne donnera son maximum et le commerce exigera bien davantage. En effet, à cette date, tout le long du Congo belge, trois chemins de fer seront ouverts. Ils auront une longueur totale de 700 kilomètres et ils relieront entre eux des biefs de rivières longs de 200 kilomètres. La ligne de Stanleyville à Ponthierville (125 kilomètres) a été achevée en 1906, celle des Portes d'Enfer (300 kilomètres) atteindra en 1910 un deuxième bief navigable, et celle partant de Kalengive pour atteindre la riche région de Katanga, (250 kilomètres) sera terminée en 1913. Lorsque ces lignes offrant au commerce un nouveau débouché de 1.600 kilomètres seront en plein rendement, le réseau de Matadi sera insuffisant pour répondre à un mouvement commercial si intense.

De telle sorte qu'une voie française non seulement serait forcément

obligée de partager les bénéfices de la voie belge, qu'elle soulagerait dès la première heure de cet excès de trafic.

Dans le projet d'emprunt figure une somme de 1.300.000 francs pour faire procéder aux études d'un tracé définitif. Il faut que ces études soient poussées très rapidement pour que la construction commence bientôt. Sans cela, nous serions encore longtemps tributaires de l'étranger et nous finirions par perdre tous les bénéfices de l'effort prodigieux que nos explorateurs, nos administrateurs et nos commerçants ont tenté dans ce pays, arraché à la barbarie pour y apporter la civilisation.

Il est indispensable qu'un changement se fasse sentir et qu'aux progrès moraux accomplis s'ajoutent aussi des progrès industriels.

Le Congo nous demande de faciliter ses premiers pas : donnons-lui ce qu'il faut pour son établissement et, selon l'expression du glorieux de Brazza, « donnons-lui une dot ».



Côte des Somalis.

Le chemin de fer de la côte des Somalis offre cette particularité très intéressante qu'il est la seule route directe entre l'Abyssinie et la côte orientale d'Afrique.

A moins de 300 kilomètres de Djibouti se trouvent les riches provinces abyssines, objet des convoitises italiennes et anglaises.

C'est pourquoi il fût question de la création d'une voie ferrée dont l'importance politique et économique se fit de très bonne heure sentir.

Trois routes faisaient communiquer la côte à la capitale Abyssine.

Une route partant des possessions italiennes de Massaouah et communiquant avec les provinces septentrionales qui sont les moins riches, les moins fertiles, les moins commerçantes de l'empire.

Par Assab, l'Italie est en relation avec les riches provinces du centre et du sud mais par une route fort longue et fort pénible.

Les routes anglaises partent des ports de Zeilah, Boulhar et Berberah au sud de Djibouti pour desservir le Harrar.

En 1880 un explorateur français obtint de l'empereur Menelick alors roi du Choa la concession d'une ligne ferrée à voie étroite entre Obock qui à cette époque était le siège de la colonie française et Ankober capitale du Choa.

Aucune suite ne fût donnée à cette concession pour la raison qu'Obock ne rendait au point de vue de l'expansion aucun service. Les approvisionnements y étaient rares et chers ; le port peu profond et tout le trafic commercial se faisait par caravane dans les ports du sud du golfe de Tadjoura.

— « Obock même comme le jardin que la petite garnison entretenait à grand renfort d'arrosage, n'était qu'une création artificielle à peine capable de se suffire à elle-même, à plus forte raison à fournir matière à des transactions un peu actives ; autour d'Obock de vastes étendues désolées, dominées par de hautes montagnes difficilement accessibles « le désert profond miroitant, plein de mirages, sinistre avec un soleil qui tue » (Pierre Loti, propos d'exil) ».

« Une occupation sans bénéfices, ou un abandon sans compensation, telle était l'alternative à laquelle on semblait réduit en 1886. Avec un sens très net des nécessités et des intérêts en jeu, le Gouverneur de la colonie M. Lagarde sût à la fois ménager le présent et préparer l'avenir. En face d'Obock de l'autre côté du golfe de Tadjoura se trouvait une rade connue des boutres arabes qui offrait un développement assez considérable et de grandes profondeurs où les navires de fort tonnage pouvaient mouiller en toute sécurité. Les indigènes donnaient le nom de Djibouti au plateau qui la domine et l'on savait qu'un des chemins convergeant vers Djibouti aboutissait directement à Harrar province fort riche occupée en 1887 par les troupes de Menelick. Ce chemin traversait il est vrai des régions désolées sur une longueur de près de 300 kilomètres, mais on n'ignorait pas qu'il était coupé de distance en distance par quelque puits creusé par les indigènes, par quelque bassin naturel et par des ruisseaux, où les caravanes trouvaient de l'eau en quantité suffisante pour leurs besoins. C'est à Djibouti que le Gouverneur d'Obock projeta de créer un second établissement. Il se mit à l'œuvre au commencement de 1888. Peu après de nouvelles constructions étaient édifiées, puis grâce aux commerçants, aux boutiquiers, aux trafiquants indigènes et aux nombreux habitants d'Obock qui tous avaient suivi l'impulsion donnée, une petite cité active et grouillante s'éleva bientôt sur ce plateau naguère inculte et désert. » (S. Vigneras. Une mission française en Abyssinie Armand Colin 1997).

Cette prise de possession par M. Lagarde souleva les protestations de l'Angleterre qui comprit toute l'importance de cette ville nouvelle

qui se dressait devant le port de Zeilah, prête à cueillir tout le commerce de l'Hinterland.

Une convention du 8 février 1888 détermine la limite orientale de notre possession à l'est de Djibouti et garantit l'intégrité du Hanar.

Par acte officiel du 9 mars 1894 l'empereur Menelick accordait à MM. Chefneux et Ilg la concession d'un chemin de fer partant de Djibouti pour aboutir au Nil, le chemin de fer comprendrait trois tronçons.

Le premier de Djibouti à Hanar, le second de Hanar à Entoto, le troisième d'Entoto à Kaffa et au Nil blanc.

L'acte de concession dans son article 3 spécifiait qu'aucune autre compagnie de chemin de fer ne serait autorisée à construire des lignes concurrentes partant soit des bords de l'Océan Indien et de la mer Rouge jusqu'en Ethiopie soit de l'Ethiopie jusqu'au Nil Blanc.

L'article 8 déclare que les marchandises devront voyager à des tarifs inférieurs aux tarifs actuels, c'est-à-dire aux tarifs des caravanes.

Le gouvernement Ethiopien n'accordait aucune subvention, par contre il autorisait les concessionnaires à prélever sur toutes les marchandises transportées par chemin de fer un droit de douane de 10 0/0 ad volorem jusqu'à réalisation d'un bénéfice net de 2.500.000 fr. à ce moment là ce droit serait réduit à 5 0/0 et même supprimé quand le bénéfice net atteindrait 3 millions. Enfin lorsque les 3 millions seraient dépassés le gouvernement Ethiopien serait admis à partager les bénéfices.

La concession était accordée pour une durée de 99 ans. Les terrains de la voie et ceux situés dans un rayon de 500 mètres de chaque côté étaient cédés au concessionnaire par le fait même de la concession.

Cependant le chemin de fer devant traverser une partie des territoires français MM. Chefneux et Ilg durent demander au gouvernement français l'autorisation de construire. Or, à ce moment un décret du 20 mai 1896 avait groupé les divers territoires de la colonie, Obock, Tadjoura, côte des Danakils, protectorat des Somalis, sous le nom de côte française des Somalis et dépendances. Djibouti était officiellement reconnu comme chef-lieu de ces possessions.

Dans ces conditions la demande d'autorisation mettait le chemin de fer sous le protectorat français. Cependant des difficultés survinrent. MM. Chafneux et Ilg entrevoyant l'impossibilité de construire intégralement le premier tronçon, obtinrent par acte additionnel en date

du 5 novembre 1906, l'autorisation de limiter provisoirement leur ligne à Addis-Harrar.

Les deux concessionnaires formèrent une société anonyme au capital de 18 millions sous le titre de Compagnie impériale des chemins de fer Ethiopiens qui leur fut substituée pour l'exploitation de la ligne.

Des missions d'études furent envoyées et les travaux commencèrent. Djibouti s'accrut d'une population importante d'ingénieurs, de surveillants, d'ouvriers européens et d'autochtones si bien que de 6.000 habitants en 1896, la population atteignait 10.000 habitants en 1898.

Dès les premiers mois de 1897, la Compagnie fit procéder aux études préparatoires pour la première section qui comprenait 224 km.

La construction de la ligne fut confiée à deux entrepreneurs français MM. Dupanchy et Vigouroux qui aussitôt commencèrent les travaux de Djibouti à Daouolé.

Un premier tronçon de 106 kilomètres fut mis en exploitation le 9 juillet 1908. Le deuxième tronçon était en cours d'exécution lorsque des difficultés entre les entrepreneurs et la Compagnie surgirent.

En 1901 le contrat fut résilié et un tribunal arbitral décida que la Compagnie reprendrait pour son compte toutes les installations et l'outillage et continuerait en régie les travaux de construction de la ligne.

En mai 1901, le point terminus de l'exploitation était reporté à Lassarat au kilomètre 163 et six mois après le 25 décembre 1901 au kilomètre 205.

Cependant les ressources de la Compagnie non seulement étaient épuisées, mais encore des dettes avaient été contractées. Il fallut se procurer des ressources nouvelles. Les capitalistes refusèrent leur concours, trouvant les conditions financières insuffisantes. Un groupe anglais se constitua immédiatement. Il possédait déjà des titres de la Compagnie et il consentit à fournir 3 millions d'avances et à se charger de la construction des 75 derniers kilomètres de la ligne au prix de 107.000 francs le kilomètre, supérieur de 11.000 francs au prix offert par MM. Vigouroux et Dupanchy.

D'autre part la Compagnie ne disposant pas d'argent liquide, le groupe anglais avait consenti à recevoir en paiement pour le total des

travaux 30.000 obligations de 500 francs émises par la Compagnie au taux dé 250 francs, mais il se réservait la faculté de demander une augmentation du capital social de la Compagnie et d'échanger alors les 30.000 obligations contre 15.000 actions nouvelles. Il est certain qu'une telle combinaison qui mettait un groupe financier étranger absolument maîtres des destinées de ce chemin de fer allait gêner considérablement notre action en même temps qu'une atteinte pouvait être portée au droit de souveraineté de Ménélick.

Une combinaison nouvelle fut établie par les soins du gouvernement français et elle fut sanctionnée par la loi du 6 avril 1902.

Le protectorat français s'engage à verser à la Compagnie sous la garantie de l'Etat français et pendant cinquante ans à dater du 1^{er} juillet 1902 une subvention annuelle de 500.000 francs. Cette subvention est spécialement destinée à gager en intérêts et en amortissement un emprunt d'environ 11 millions, nécessaires à la Compagnie pour rembourser sa dette au Trust Ochs et achever la construction des 108 kilomètres de voie.

Une autre convention conclue le 6 février 1902 entre le gouvernement de la colonie et la Compagnie, approuvée par la précédente loi a déterminé les conditions du paiement de la subvention.

Par cette convention, l'autorisation accordée au chemin de fer de traverser le protectorat est remplacée par une concession de même durée que celle du chemin de fer lui-même.

La ligne en fin de concession fera retour au protectorat. L'outillage et le matériel resteront la propriété de la Compagnie en laissant toutefois au protectorat la liberté de rachat après évaluation à dire d'expert.

Le protectorat peut à partir de 1920 racheter la ligne comprise entre Djibouti et la rivière de C'Aouach.

Le contrôle de l'emprunt et la nomination des administrateurs et directeurs de la Compagnie étaient réservés au Ministère des colonies. Lorsque la recette brute d'exploitation (subvention non comprise) sera supérieure à 5.000 francs le kilomètre, le Protectorat recevra à titre de redevance une fraction de cette recette brute qui sera de 10 % de la recette comprise entre 5.000 et 8.000 francs, 20 % de la recette comprise entre 8.000 et 12.000 francs, 30 % de la recette dépassant 12.000 francs.

Après le vote de la loi la Compagnie s'est mise en œuvre pour achever le chemin de fer jusqu'à Harrar.

Mais bientôt les difficultés financières commencèrent. Malgré les dispositions de la convention qui facilitait sa tâche, la Compagnie se trouva dans l'impossibilité de faire face aux charges qui lui incombaient et bientôt réduite aux expédients, elle commit des infractions aux stipulations formelles de 1902 et tomba sous le coup de la déchéance.

Dès l'année 1907 le gouvernement adressa à la Compagnie les mises en demeure réglementaires et commença la procédure préparatoire de déchéance, mais en même temps il faisait tous ses efforts pour réaliser une solution plus favorable aux intérêts des créanciers qui devaient se trouver compromis du fait de la déchéance, car d'après la convention de 1902, cette mesure implique la confiscation du chemin de fer.

Entre temps, le 3 juin 1907, la Compagnie avait déposé son bilan et la liquidation judiciaire avait été prononcée.

Mais l'empereur Ménélick, très désireux de voir arriver le chemin jusqu'à sa capitale, faisait retomber sur l'ancienne Société et ses fondateurs la responsabilité du mécompte que lui avait occasionné l'arrêt des travaux de la ligne à Dire Daoua, et il avait pris la résolution de transmettre la concession à une nouvelle Compagnie capable d'achever l'œuvre commencée.

Dans ces conditions, M. Klobukowski, chargé de mission spéciale en Ethiopie, poursuivit avec le Négus des pourparlers afin de conserver à cette affaire son caractère franco-ethyopien et d'obtenir pour une nouvelle société française la concession du chemin de fer prolongé de Dire Daoua à Addis Abbaba. Ces tractations furent grandement facilitées par les dispositions de l'accord survenu le 13 décembre 1906 entre l'Angleterre, l'Italie et la France.

Pendant que se poursuivaient ces négociations, notre Gouvernement se mettait en rapport avec les grands établissements financiers de Paris pour la constitution d'une compagnie capable de prendre la suite de l'ancienne société et de mener à bien l'entreprise.

Ces négociations aboutirent, d'une part, à une convention passée le 30 juin 1908 entre l'empereur Ménélick et le docteur Vitalien, représentant de la nouvelle Compagnie et, d'autre part, à la convention passée le 14 décembre 1908 entre le Gouvernement et ladite Compagnie des chemins de fer éthiopiens.

Cette convention a été soumise aux délibérations du Parlement.

La déchéance de l'ancienne Compagnie a été prononcée par décret du 8 décembre 1908. Des mesures conservatoires ont été immédiatement prises pour que le gouverneur de la côte des Somalis, à Djibouti, et que le consul de France, d'accord avec le représentant du Négus, à Dire Daoua, puissent opérer la prise de possession du chemin de fer et en assurer l'exploitation provisoire.

La convention actuelle transfère à la Compagnie du chemin de fer franco-ethyopien de Djibouti à Addis Abbaba la concession de la partie du chemin de fer située en territoire français. Le Gouvernement français donne, d'autre part, son agrément à la Compagnie pour recevoir du souverain ethyopien la concession de la ligne située en territoire abyssin jusqu'à Addis Abbaba et formant le prolongement de la section située en territoire français.

Dans ces conditions, la Compagnie aura à pourvoir à la construction du prolongement du chemin de fer entre Dire Daoua et Addis Abbaba sur une longueur approximative de 483 kilomètres et à l'exploitation de l'ensemble de la ligne (793 kilomètres environ) pendant une durée de 99 ans.

Au point de vue financier, la convention ne fixe, pour le coût d'établissement du chemin de fer jusqu'à Addis Abbaba, aucun forfait. On portera en compte la dépense réelle contrôlée afférente à l'exécution des projets approuvés par le Gouvernement suivant les prix réellement obtenus en cours de construction.

D'autre part, le Gouvernement français garantit l'intégralité des charges financières de premier établissement. Pour ne pas priver les créanciers de l'ancienne société en déchéance, de leurs avantages, des allocations seront versées à la caisse des Dépôts et Consignations, par la Compagnie. Une annuité de 400.000 francs pendant 99 ans et un prélèvement de 60 % sur les bénéfices d'exploitation, permettront d'amortir le passif de la liquidation.

Lorsque les recettes de la Compagnie, y compris la part lui revenant dans le produit de la taxe *ad valorem* autorisée par le Gouvernement ethyopien, seront supérieures aux charges financières de l'entreprise, l'excédent sera affecté au remboursement à l'Etat français des avances qu'il aura faites au titre de la garantie d'intérêt, avec intérêts simples à 3 %. Ces avances remboursées, après paiement de la redevance due au Gouvernement ethyopien, redevance de 2.300.000 francs due par

l'ancienne Société au Négus, la Compagnie pourra disposer du 40 % de l'excédent.

Quelle sera, dans ces conditions, l'étendue des charges nouvelles qui résulteront pour l'Etat français de cette convention? 92 millions pour le compte de premier établissement qui exigeront une annuité de 3.900.000 francs.

Dans son projet de loi, le Gouvernement estime que le maximum des charges de l'Etat paraissent ne pas devoir dépasser un chiffre annuel maximum de 3.100.000 francs, mais il est probable que si ce chiffre peut être atteint dès les premières années, il décroîtra rapidement pour s'annuler quand l'exploitation sera arrivée à son régime normal et pour faire place à la période de remboursement des avances de l'Etat. C'est par conséquent là une solution satisfaisante de cette question très complexe où se trouvaient engagés, non seulement les intérêts financiers, mais surtout les intérêts commerciaux et politiques de notre pays.

Depuis 1904, le chemin de fer est en exploitation de Djibouti jusqu'à Dire Daoua. au kilomètre 308.

La ligne est à voie de un mètre. Sa construction n'a pas nécessité des ouvrages d'art importants.

Deux stations principales, Djibouti et Di Daouare, et plusieurs secondaires Daouenbe (kilomètre 106), Adagalla (kilomètre 207), Hanoua (kilomètre 265), sont desservies par un train mixte journalier dans chaque sens. La durée totale du trajet est de douze heures et demie à la montée et 11 h. 10 à la descente.

Le matériel se compose de treize locomotives de 29, 36 et 12 tonnes, six wagons-tombereaux, vingt-quatre plateformes, six wagons marchandises, dix wagons bestiaux, six wagons postes et douze wagons voyageurs.

Le tonnage total des marchandises a été en 1903 de 5.703 tonnes avec une recette de 737.971 57 et 98.371 70 de recettes voyageurs.

En 1904, 8.696 tonnes avec une recette de 1.185.858 14 et 6.812 voyageurs, représentant une recette de 90.924 15 à laquelle il faut ajouter 10.149 50 de recettes diverses.

En 1905, 10.024 tonnes représentant 1.374.390 64 avec une augmentation de 38 %

Il est à remarquer qu'en 1903 le tonnage transporté par le chemin de fer était à peu près le même que transportaient les caravanes et en

comparant le tonnage des années suivantes, on voit avec qu'elle rapidité considérable s'est développé le commerce de ces régions.

Et cependant la ligne Djibouti Dire Daoua, actuellement seule exploitée, traverse une longue zone désertique et arrive à peine au seuil des régions productives.

Sa sphère d'attraction est donc forcément restreinte d'autant plus qu'il n'existe pas au-delà du kilomètre 308, point terminus actuel, ni fleuve ni réseau de routes auxiliaires indispensables au chemin de fer.

Aussi, lorsque la section Dire Daoua-Addis Abbaba, dont les études sont terminées, sera complètement en exploitation, tous les produits des hauts plateaux éthiopiens et des régions Gallas, si fertile et si florissantes, pourront être facilement transportés vers la côte, et la mise en valeur de l'Ethiopie, au point de vue industriel, commercial, minier et agricole, sera la conséquence naturelle de l'amélioration des moyens de communication avec la côte.

Et si on ajoute que le colonel Harrington a obtenu de Ménelik, par le traité anglo-éthiopien du 15 mars 1902, l'autorisation de construire en territoire abyssin un chemin de fer faisant communiquer l'Ouzanda et le Soudan égyptien avec l'Ethiopie, Djibouti prendra une importance véritablement considérable qui donnera à notre protectorat une influence commerciale et politique de tout premier ordre.

CHEMIN DE FER DE DJIBOUTI AU HARRAR

Les résultats généraux de l'exploitation du chemin de fer de Djibouti à Diré-Daoua, depuis l'ouverture de cette section (janvier 1905), sont résumés dans le tableau suivant :

ANNÉES	LONGUEUR exploitée	NOMBRE de voyageurs transportés à toutes distances	NOMBRE DE TONNES de marchandises transportées à toutes distances	RECETTES			DÉPENSES	PRODUIT	COEFFICIENT d'exploitation
				Voyageurs	Marchandises	Total	totales (1)	net	
1903	310	7.200	6.150	99.700 »	1.074.711 04	1.174.411 04	1.152.351 47	22.059 87	98.1
1904	310	6.812	8.696	90.924 91	1.196.007 64	1.286.932 55	1.235.469 73	51.462 82	96.0
1905	310	4.860	12.959	88.126 24	1.234.906 02	1.323.031 26	1.319.841 02	3.190 24	99.7
1906	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1907	310	5.560	13.722	98.601 12	1.192.660 71	1.291.261 83	1.150.303 93	»	»
1908	310	4.489	13.700	83.208 16	916.789 67	999.997 83	818.216 49	»	»

(1) Les chiffres des recettes et dépenses sont ceux qui sont portés aux bilans soumis aux assemblées générales des actionnaires. Les recettes comprennent celles qui s'appliquent au service maritime d'Aden à Djibouti et au service de caravanes de Diré-daoua à Harrar.

C'est au début de 1907 qu'a été entreprise la construction du chemin de fer de Djibouti au Harrar.

La première section de Djibouti à Daouenlé (106 kilomètres) fut ouverte à l'exploitation le 22 juillet 1900.

La deuxième section de Daouenlé à Lassarat (kilom. 161), le 17 mai 1901.

La section de Lassarat à Adagalla (kilom. 201), le 20 novembre 1901.

La section d'Agalla à Mello (kilom. 247), le 20 octobre 1902.

Avant la construction du chemin de fer les transports étaient effectués exclusivement par caravanes. Aussi longtemps que dura la construction du chemin de fer les chameaux appartenant à ces caravanes furent utilisés pour effectuer les transports des produits entre les terminus successifs et le point de destination des marchandises. Ce fut là une période d'exploitation mixte.

Les marchandises partant de Djibouti se dirigeaient vers Gueldeissa et Harrar. Le prix du transport était fixé en roupies et par charge de chameaux (240 kilos environ). Depuis l'ouverture de l'exploitation définitive du chemin de fer et de la suppression des caravanes, les marchandises ont été, suivant leur nature, classées en catégories, à ces catégories, au nombre de cinq, ont été appliqués les prix respectifs de 1,00, 0,80, 0,65, 0,50 et 0,40 qui s'entendent par tonne et par kilomètre.

Il existe également des tarifs spéciaux pour les marchandises transitant par quantités importantes.

Les tarifs pour le transport des voyageurs sont : 1^{re} classe, 0,60; 2^e classe, 0,20; 3^e classe, 0,05, par voyageur et par kilomètre.



Transsaharien.

L'Algérie et la Tunisie étant appelées à jouer un rôle prépondérant sur le marché européen en comblant le déficit de certaines denrées propres au climat européen, on peut considérer que le fait d'avoir assis sur de solides bases notre domination est très important et nul ne peut regretter les actes d'énergie qui du Maroc à la Tripolitaine ont fait sentir aux peuplades des oasis et à leurs protecteurs dissimulés ou déclarés que la France n'était plus dupe des soumissions apparentes des Touaregs ou autres peuplades nomades sans cesse en rébellion contre notre domination.

Le renforcement de nos anciens postes, la construction de nouveaux gites, d'étapes et des centres de ravitaillement en plein désert la prolongation des voies ferrées du Sud-Oranais et du Sud-Constantinois ont consacré les principes essentiels de notre politique Saharienne qui a préparé la réunion de l'Algérie, Tunisie au Soudan.

On peut considérer dans la pénétration Saharienne trois périodes. La première va jusqu'en 1872-1879. C'est ce que l'on a appelé la période de stagnation. La révolte de 1871 permet l'occupation d'Ouargla et d'El Golea 1873. De nombreuses tentatives de pénétration individuelles à In-Solah n'eurent aucun succès.

De 1879 à 1881 nous avons eu la période du Transsaharien qui se termine brusquement par le massacre de la mission Flatters. L'idée du Transaharien est indiquée en 1830 dans un mémoire d'Augier de la Sauzaie et dans la grammaire de Hanoteau. Combattu par Faidherbe elle est reprise et développée par Duponchel qui, en 1879, publia sa brochure « Le chemin de fer transaharien ». Les discussions soulevées par cette brochure amenèrent le gouvernement à instituer une Commission supérieure du Transaharien qui devait étudier la question, en même temps le 29 novembre 1879, M. de Freycinet déposa à la Chambre des députés un projet de loi ayant pour objet d'affecter 600.000 francs aux explorations et études nécessaires pour préparer la mise en communication par voie ferrée de l'Algérie avec l'intérieur du Sahara. Trois missions furent envoyées. En 1879 l'ingénieur Pouyanne étudie un tracé par Ras el Ma. En 1879-1880 l'ingénieur Choisy et M. Georges Rolland reconnurent le tracé de Biskra-Ouargla et rapportèrent des documents précieux sur la géologie et géographie physique du Sahara. Le lieutenant-colonel Flatters étudiait le tracé du Transaharien au Sud d'Ouargla. Le 16 février 1881 cette mission fut attaquée et massacrée à Bis el Shavamo.

Le 21 juin 1881, le conseil général des Ponts-et-Chaussées émettait l'avis que « puisque l'entreprise d'un chemin de fer transsaharien ne pouvait être abordée que lorsqu'on aurait occupé définitivement le Sahara Algérien il y avait lieu d'ajourner toute décision sur le choix d'une ligne pour amorce de ce chemin de fer et de ne donner suite aux avants projets présentés qu'autant que l'exécution en serait réclamée dans un intérêt politique et stratégique ».

Une nouvelle période d'effacement va de 1881 à 1890. En 1881 le poste d'Aïn-Sefra est créé. La colonne Delebourg est vers Figuig-

Djenuès. Bou-Resg est occupé en 1885. Le chemin de fer se prolonge jusqu'à Aïn-Sefra en 1887 et Biskra en 1888. La convention du 5 août 1890 nous entraîne à nous étendre dans le Sud algérien. On se borne cependant à construire un poste permanent à El Solea, 1891 et le prolongement du chemin de fer d'Aïn-Sefra jusqu'à Djenien Bou Resg est décidé.

De 1893 à 1899 l'expansion Sud-Algérienne se borna à la fondation de quelques bordjs à l'envoi d'émissaires aux oasis et à la formation de quelques missions d'explorations militaires scientifiques ou commerciales. Le Gouvernement se décida à expérimenter un nouveau moyen d'expansion, la création dans le Sud de marchés francs auxquels les marchandises importées de France pourraient parvenir exonérées de tous frais de douanes, de façon à concurrencer dans le Sahara les marchandises venues par le Maroc ou par Tripoli.

En 1900, le Gouverneur général, M. Lafférière préconise au lieu du Transaharien dont il ajourne l'étude, l'établissement du chemin de fer Saharien. A la fin de cette année, la mission Flamand devant l'hostilité des oasis occupe In-Salah. Cependant il fallut achever la soumission des oasis. La colonne d'In après le combat de In-Rahr occupe le Tidi-Bell, et la colonne Bertrand occupe Igli. On décide que le chemin de fer sera poussé jusqu'à Zoubia-Duveyrier et ensuite vers Igli. En mars 1901, après quelques combats livrés par le général Servièrre, la pacification est complète et les intrigues marocaines prennent fin à la suite de l'envoi d'une mission marocaine à Paris.

Pendant que ces événements se produisent la mission Fourneau-Lamy part d'Ouangla et reprenant le projet Flatters s'enfonce dans le Sahara par In-Azaou pour parvenir à Zinder et de là au Tchad, et remettait sur pied le grave problème de la jonction de nos colonies si diverses d'Afrique Occidentale, d'Algérie, Tunisie et des territoires tributaires du Tchad et du Congo.

L'intérêt français commande-t-il de solidariser étroitement toutes les parties de ce domaine par l'établissement d'un réseau de voies ferrées, ou bien suffit-il, laissant à chaque groupe l'autonomie de son administration, de son régime commercial et de ses moyens de communication, d'assurer par la construction de lignes télégraphiques les combinaisons éventuelles d'intérêt et les ententes indispensables,

La thèse de la jonction intégrale fut soutenue par Crampel. Il désignait les bords du Tchad comme le lieu de rencontre de toutes nos

routes africaines et le centre de gravité de notre empire qui va de la Méditerranée au golfe de Guinée et au Congo. Une voie ferrée trans-saharienne, dont chacun fixe la station de départ et d'arrivée, suffit aux partisans de cette homogénéité artificielle.

Le plus grand nombre des partisans de l'expansion semble préférer définitivement ou seulement à titre de transition, le plan qui concède d'abord à chaque groupe vraiment homogène de colonie française sa voie ferrée d'intérêt local. Au Sénégal l'achèvement du chemin de fer du Haut-Fleuve jusqu'à Kitta, Koulikoro et Bamako à la Guinée, le railway conforme au tracé du capitaine Salesses. A l'Algérie-Tunisie la prolongation de ligne du Sud-français et du Sud-Constantinois jusqu'aux importants oasis du Touat et d'Oued Rhir.

Les partisans du Transsaharien supposent que l'Algérie-Tunisie doit être l'entrepôt de tous les produits de la métropole destinés au Soudan et que l'un des pays de cette union Franco-Africaine enverra vers l'autre les seuls produits dont il est détenteur direct et dont il regorge. Mais dans le temps encore lointain où le Soudan plus civilisé et mieux peuplé aura de grands besoins, les manufactures de France prendront leurs dispositions pour éviter le transbordement d'Alger et acheminer leurs convois jusqu'aux ports les plus proches du pays destinataire Saint-Louis, Dakar, Konakry, Bingerville, Loongo et Cotonou.

La constitution de grands entrepôts est un procédé ancien au moins en ce qui concerne le pays, de modique consommation et de médiocre richesse et aujourd'hui l'intermédiaire tend de plus en plus à être supprimé. On s'achemine vers la route directe. Si l'Algérie veut donc organiser une industrie locale à destination du Sud-Soudan, la métropole deviendra une concurrente d'autant plus âpre qu'elle aura intérêt à se servir des voies directes et rapides pour son propre compte.

L'Algérie n'a également rien à gagner aux importations d'objets similaires. Les contrées du nord et de la boucle du Niger sont caractéristiques, et, d'autre part, les régions vraiment riches de l'Algérie-Tunisie et de l'A. O. F. sont des régions maritimes qui n'ont pas intérêt à emprunter les voies de terre puisque elles ont un intérêt plus grand à se servir des voies de mer. La nécessité urgente des échanges entre l'Algérie-Tunisie et l'A. O. S. est loin d'être démontrée. L'Algérie-Tunisie vaut pas le Tell, l'A. O. F. par ses territoires Guinéens le marchés de ventes de produits du Tell et de la Guinée sont et reste-

ront longtemps les marchés de la France et des pays d'Europe où le développement de l'industrie a déterminé le surpeuplement et une richesse qui attirera les matières premières et les objets d'une consommation de luxe.

A l'A. O. F. la métropole demande surtout les denrées des deux zones les plus voisines de la mer, celles des forêts et cultures moyennes, huile de palme, riz, café, cacao, coton, denrées qui, sauf la première, ne sont pas encore produites en quantités suffisantes pour alimenter un commerce important, et si le commerce français doit faire appel à des cargaisons importantes de céréales du Moyen-Niger, ces cargaisons prendront tout naturellement le chemin des ports Sénégalais et Guinéens parce que les produits abondants des zones côtières collaboreront par leur extrême abondance à l'amortissement du coût des transports de l'intérieur.

Si les voies de communications et de pénétration qu'on pousse vers le Haut-Sénégal et Fouta-Djalon, l'arrière pays de la Côte-d'Ivoire et du Dahomey sont déjà capables de donner lieu à une exploitation fructueuse, nul doute que leur action attractive s'exerce sur les convois venus des régions d'élevage et de culture des céréales de l'intérieur, au détriment de routes Transsahariennes, menacent l'Algérie. Les marchandises du Congo français, destinées à l'exportation, ont elles aussi intérêt à se diriger sur les rives du Tchad. Non, car les territoires qui contiennent le plus grand nombre de concessions sont situées dans la zone Martin de la colonie ou dans le voisinage des voies navigables qui aboutissent au fleuve Congo et de sa suite artificielle la voie ferrée. D'autre part ce n'est pas la clientèle des tribus peu nombreuses, et dont les besoins sont fort limités, qui habitent sur la lisière quasi-saharienne des environs du lac, ou les steppes et les savanes du Sud qui alimentera notre commerce. Et d'ailleurs le régime douanier de ces colonies nous met sur le même pied que l'Angleterre et l'Allemagne.

Les Anglais de la Nigérie, les Allemands du Cameroun sont mieux à portée que nous pour donner satisfaction aux demandes de marchandises de nos sujets du Tchad. Les armateurs de la Nigérie ne confieront jamais leurs marchandises au Transsaharien vers Alger. Sans doute la création du Transsaharien peut favoriser notre développement dans le Baghirmi et l'Ouadaï, mais la dépense qu'occasionnerait la construction d'une telle ligne de plus de 2.000 kilomètres

sera-t-elle compensée par un commerce considérable dans ces régions ou la convention douanière de 1899 place les anglais et les français sur le même pied.

Les marchandises d'importation et d'exportation suivront deux voies plus avantageuses l'une qui mène au sud à Fachoda, l'autre qui conduit au port de la Haute Benoue à Yola.

On a d'autre part considéré que le Sahara ne possédait pas des richesses naturelles permettant d'alimenter d'une manière importante le trafic de la ligne. Sans doute certains oasis produisent des dattes en grande abondance et d'autres possèdent des gisements de sels de nitrates et de phosphates. Ces richesses sont malheureusement assez mal connues et ces richesses ne pourront réellement être exploitées lorsque les carrières des régions peuplées et pourvues d'une main d'œuvre seront épuisées. Sans doute le Damergou d'après les explorateurs Barth, Foureau, Cazemajou et Joalland paraît assez riche. Le coton y pousse et le mil y est très abondant. Quelques gisements de cuivre peuvent s'y rencontrer. Le Bornou ruiné par Rabah peut retrouver son ancienne prospérité et l'exploitation du coton pourrait dans cette région prendre une expansion assez considérable et comme la demande du coton tend sur le marché universel, toujours à excéder l'offre, le débouché en serait assuré.

Parmi les arguments qui militent en faveur du Transsaharien on donne le succès ordinaire qui est dévolu à toutes les voies ferrées qui se dirigent du nord au sud. Cet argument repose sur le besoin d'échanges entre pays qui se succèdent suivant les mêmes zones de longitude et qui sont placés sous des latitudes différentes.

La loi *du tarif* kilométrique décroissant aux termes de laquelle le prix du transport d'une marchandise est d'autant plus bas que cette marchandise est transportée à plus longue distance peut également militer en faveur du Transsaharien. Mais cette loi s'applique seulement à certains cas particuliers. C'est un phénomène très simple d'amortissement des frais de traction par le nombre et la valeur des objets auxquels s'applique un effort de traction identique, mais ce phénomène ne s'applique qu'aux pays de grande richesse, de stations multiples où il y a un mouvement perpétuel de réception et d'expédition de marchandises.

Il faut également prouver que la construction et l'exploitation d'une telle voie, n'entraînerait pas des dépenses exagérées. La température

extrême peut causer une dilatation des rails et une usure rapide des locomotives et des wagons, il y a également de violentes tempêtes de vent qui causent des invasions de dunes par lesquelles la voie ferrée peut se trouver submergée. Il n'y a pas des points d'eau permettant un ravitaillement et des locomotives et des voyageurs. Le trajet serait très long et il faudrait des soins considérables pour les marchandises, les animaux et les voyageurs. La région traversée n'est pas assez pacifiée et le convoi pourrait se trouver attaqué par des Touaregs ou autres peuplades nomades guerrières et les missions Foureau-Lamy et Flatters nous en donnent une bien triste preuve.

Donc la construction du Transsaharien qui selon M. Paul Leroy-Beaulieu est une œuvre stratégique et nationale tout autant que commerciale ne nous apparaît pas fondée à ce triple point de vue et les bénéfices commerciaux autant que les avantages stratégiques nous apparaissent bien problématiques. Assurerons nous par le T notre domination dans le Soudan Central. Sans doute, ce chemin de fer pourrait nous être utile si nous voulions obtenir par la force de nouveaux avantages dans le centre du Soudan. Mais nous pouvons obtenir ces mêmes résultats par des moyens moins onéreux. Quand nous aurons organisé administrativement et militairement les pays de la boucle du Niger, quand la jonction par voie ferrée entre le Sénégal et le Niger sera faite et que la navigation du Niger moyen sera organisée des garnisons solides occupant Say et le Baghami, nous aurons des résultats plus appréciables et moins onéreux que ceux que nous procurera le Transsaharien.

D'autre part on a eu le tort grave d'assimiler le Tchad « lit de mort de fleuves séchés par le désert, aux admirables et profondes mers d'eau douce des baies Tanganyeka, Nyanza, Victoria Myanya, berceaux de fleuves puissants dont l'un le Nil est aussi nettement le vainqueur que le Chari en est la victime ».

On a toujours dit que le lieu de réunion de toutes nos colonies d'Algérie, de Tunisie et de l'Afrique Occidentale Française est le Tchad mais on a toujours oublié d'indiquer en vertu de quelles causes « ce lac terminal de fleuves épuisés, limitrophe du désert et des steppes était ce lieu géométrique d'une réunion dont la nécessité n'a pas été davantage prouvée.

La pénétration dans l'A. O. F. consiste à aller du plus riche au plus pauvre. En Algérie, la pénétration mène du Tell si admirable

aux hauts plateaux, puis au désert. A la Côte d'Ivoire et au Dahomey l'assèchement du pays est en raison directe de l'éloignement de la mer. Le voyageur qui va de Grand-Basson à Kong peut suivre les progrès de l'appauvrissement parallèle à la pénétration tout comme celui qui va d'Alger à Laghouat, de Philippeville à Ouargla et à Biskra.

En résumé les facilités d'expansion des terres d'A. O. F. ne seront accrues que par l'attribution à chacune d'elles de la voie de communication continentale qui lui est le plus utile. Pousser le chemin de fer d'Algérie Tunisie jusqu'aux riches oasis du Sud, achever l'œuvre du Haut-Sénégal au Niger, exécuter les trois projets de pénétration de la Guinée de la Côte d'Ivoire et du Dahomey, organiser la pénétration fluviale et le portage au Congo. Tels sont les besoins les plus urgents et les plus nécessaires de nos colonies d'Afrique septentrionale, occidentale et centrale. L'union économique se fera par les lignes de navigation qui grouperont du Congo au Sénégal les produits de ces terres privilégiées dans les ports bien outillés et facilement accessibles.

PROJET DE CONSTRUCTION DU TRANSSAHARIEN

1^o ORAN A TOMBOUCTOU

Cette ligne est actuellement la plus avancée vers le Sud. Son premier tronçon, long de 550 kilomètres de Djenen-bou-Rezg à la mer, a été inauguré le 1^{er} février 1904 et atteint actuellement 1906, les environs de Beni-Onvif en face de Figuig. Les travaux sont poussés dans la direction d'Igli pour de là descendre dans la vallée de l'O.-Saouva, vers le Touat et Taourirt. A partir de ce point, plusieurs projets ont été présentés.

a) La ligne la plus directe passerait à l'Ouest de l'Adrar-Ahnet puis par Ouallen et Mobrouk. Elle présente l'inconvénient de traverser le Tanezrouft, où l'eau est peu abondante en un point situé au Sud d'Ouallen et Mobrouk, cette région s'étendant sur plus de 400 kilomètres.

b) La ligne partirait du Taourirt ou d'In-Salah, passerait entre l'Adra-Ahnet et le Muydia, puis à Arrem-Tit, Timissao, Inchoudherit, Taberricket, pour atteindre Tombouctou. Il aurait l'avantage d'éviter la région désertique de Tanezrouf, sa section comprise en dehors de la région des points rapprochés ne dépassant guère 200 kilomètres.

Le lieutenant Cottenet a reconnu, dans son raid sur l'Aggar, que la route entre In-Salah et Arrem-Tit est très facile. Elle suit partout un reg solide, n'ayant que des pentes à peine sensibles.

D'après des renseignements indigènes, cette piste serait plus facile au Sud d'Arrem-Tit, dans la direction du Soudan. Toutes ces considérations pourront entrer en ligne de compte lorsqu'on aura à déterminer le tracé définitif de la voie ferrée.

La voie Oran-Tombouctou passerait par le centre de gravité de notre Sahara, dont la masse la plus considérable est située à l'Ouest. En raison de notre occupation du Touat, le prolongement de la ligne jusqu'à Taourit est de toute urgence.

Le Saharien construit, il serait facile de le transformer en Transsaharien, qui aurait alors, d'une manière approximative, les longueurs suivantes :

Oran-Djenen, Bou-Rezg (travaux construits)....	550	kilomètres.
Djenen-Bou, Rezg-Igli (travaux en construction)	250	—
Igli au Touat (projet).....	460	—
Touat au Niger (projet).....	1.140	—
Total.....	2.400	—

2° ALGER-TOMBOUCTOU

Les promoteurs de ce projet proposent de mettre en communication le centre administratif et économique de l'Algérie avec le grand centre du Soudan occidental.

La mission Choizy a étudié le terrain de Laghouat à El Solea. De ce point, la voie ferrée atteindrait In-Salah. A partir du Tidi-Kell, le tracé se confondrait avec un des précédents jusqu'à Tombouctou. Un autre projet consisterait à le diriger en ligne droite d'El Solea sur Arrem-Tit, Timissao, etc., etc.

Elle aurait alors à traverser le Muydir, effroyable chaos de gova et de collines rocheuses d'après le lieutenant Cottenet ; elle pourrait enfin prendre sa direction vers le Soudan central, par l'itinéraire de la 2^e mission Flatters, c'est-à-dire Hassi-Prifet et Ainguig, se confondant à partir de ce point avec le projet Ouargla-Zinder. Quoi qu'il en soit, sa prolongation jusqu'à El Solea s'impose dans un bref délai. Elle diminuerait beaucoup les frais de transport de nos troupes vers l'Extrême-Sud. Cette ligne est actuellement la plus en retard. Elle

atteint Benouaghia à 135 kilomètres de la mer. Pour réunir ce point à Laghouat, on a construit une route, future base de la voie ferrée. La ligne aurait pour longueur :

Alger à Benouaghia (tronçon construit).....	135 kilomètres
Benouaghia-Laghouat.....	128 —
Laghouat-Sardhaia.....	175 —
Shardaia-El Solea.....	242 —
El-Solea-In-Salah(Route reconnue par M.Foureau	400 —
Total.	1.080 —

3° BISKRA AU SOUDAN CENTRAL PAR OUARGLA

Ce tracé possède de nombreux partisans, parmi lesquels les ingénieurs Rolland et Fok, général Faidherbe, le colonel de Polignac, MM. Ferdinand de Behagle et Paul Leroy-Beaulieu.

La direction générale du tracé serait Tougoul-Ouagla, Ghassi et Mouilah, el Biordh, Amguid, le Tassili, l'Aïr. La voie ferrée se dirigerait ensuite vers Zinder et le Tchad ayant au besoin un embranchement partant de Agadès et de Zinder vers le Niger. Cet itinéraire suit celui de la mission Foureau-Lamy.

Il y a de grosses difficultés de terrain pour la construction. De plus, entre Tadent, qui est à sept journées de Azaoua, l'eau, les pâturages et les bois font complètement défaut.

La voie serait moins aisée et plus coûteuse à établir que celle du Touat à Tombouctou. Cependant les partisans de ce tracé font remarquer que le seuil le plus élevé ne dépasserait pas 1400 mètres, que de semblables hauteurs ont été traversées par les lignes algériennes et que les chemins de fer de l'A. O. F. atteignent des côtes à 2.000 mètres. D'autre part, des puits pourraient être creusés ou remplacés par des canalisations artificielles.

La longueur totale, y compris l'embranchement de Tchad, serait de 3.200 kilomètres environ.

4° GHATÈS A BILMA ET AU TCHAD

Ce projet passe par Ghadamès et Ghat, situés dans la zone d'influences turque. Il aurait l'avantage d'être très court et d'asseoir notre influence sur notre frontière occidentale.

Les difficultés d'exécution, en même temps que les complications diplomatiques qu'il pourrait soulever le rendent impossible.

5° Pour mémoire, il faut signaler le projet Rhofls, passant par Tripoli, Mourzouk et Bilma pour aboutir au Tchad. Cet itinéraire échappe, sur tout son parcours, à notre zone d'influence.



B. — CHEMINS DE FER ANGLAIS

Egypte.

Les chemins de fer égyptiens peuvent être classés en deux sections.

La première, Alexandrie-Le Caire, comprenant les chemins de fer du Delta.

La deuxième constitue les lignes de pénétration du Caire à Assouan, avec les embranchements du Fayoum et de la Grande Oasis, les lignes du Soudan égyptien, de Wadis-Halfa à Khartoum, avec embranchement de Berber à Souakiu et d'Abu Hamed à Kareima ou Merowi, donnant accès vers la province de Dongola.

Nous étudierons les lignes de pénétration proprement dites.

La ligne de la Haute-Egypte, qui fait partie du réseau des chemins de fer égyptiens, prend naissance à la gare du Caire et aboutit pour l'instant à Assouan, sur la frontière du Soudan.

Sans doute, cette ligne aurait pu être facilement remplacée par le Nil, mais le rendement du fleuve était insuffisant et sa vitesse trop faible.

Ainsi ces doubles voies parallèles, Nil et chemin de fer, qui se mêlent et s'entrecroisent, ont été absolument nécessaires au développement commercial, non seulement de la Basse-Egypte, mais encore du Soudan égyptien.

Ce fut, d'abord, une lutte entre le fleuve et le chemin de fer, puis, peu à peu, un accord s'établit et ces deux grands facteurs commerciaux, antagonistes au début, ont fini par se seconder et se prêter un mutuel appui, pour la plus grande prospérité de la région.

La longueur totale de la ligne Le Caire-Assouan est de 887^k041. Cette ligne forme, à elle seule, le tiers du réseau entier, dont le reste se trouve constitué par le faisceau rayonnant du Caire dans le delta de la Basse-Egypte.

La première portion Le Caire-Louxor, a une longueur de 673 kilomètres. La voie est à l'écartement normal de 1^m44. Ce chemin de fer, quittant la gare centrale du Caire, traverse le Nil au kilomètre 246, 4. à Embabeh, sur un magnifique pont métallique. Le fleuve est longé sur sa gauche jusqu'au pont Nag Hamadi (kilomètre 556), où il est

refranchi, sur sa droite, jusqu'à Assouan, point terminus de la ligne.

Dans la section Caire-Louxor, les travaux de construction furent facilités par les conditions du terrain. La voie repose sur un remblai qui fut exécuté à une époque où on ne prévoyait pas son utilité pour la construction du chemin de fer. Ce remblai est constitué par un énorme dépôt de terre, provenant de déblais résultant de la construction de canaux d'irrigation.

La ligne fut établie par portions successives, de 1867 à 1907. En 1905, comme il restait encore 270 kilomètres à ballaster, dans diverses sections, ces travaux furent effectués au fur et à mesure des crédits. Le travail est, à l'heure actuelle, terminé et, quoique ayant occasionné une dépense sérieuse, il a permis de canaliser la voie, de lui donner une excellente assiette, et de supprimer les poussières épaisses que soulevait le passage des trains.

Le trajet peut désormais se faire en quatorze heures. Deux express circulent tous les jours et rendent très rapides les communications entre Le Caire et Louxor. Un service de trains de luxe est mis en circulation pendant l'hiver.

Cette section ressemble absolument à nos lignes européennes.

SECTION LOUXOR-ASSOUAN

Cette ligne diffère complètement de la précédente, tant au point de vue de la construction qu'au point de vue de l'exploitation. C'est une ligne à voie étroite de 1^m0675, qui a été établie très rapidement en 1896 et 1897, pour accélérer, en 1898, le ravitaillement des troupes envoyées dans le Soudan égyptien, lors de la campagne contre les Derviches.

Le tracé, sommairement étudié, présente une structure particulière. C'est un chemin de fer stratégique plutôt que commercial.

La voie est taillée, tantôt dans les rochers qui surplombent le Nil, tantôt elle abandonne les rives du fleuve pour pénétrer dans le désert qu'elle quitte pour rejoindre le Nil à Assouan.

Sur cette section, le mouvement commercial est encore très faible. Un train de voyageurs et un train mixte circulent tous les jours. Le trafic n'est alimenté que par les marchandises qui vont et viennent du Soudan. Les transports de gare à gare sont presque nuls.

On a songé à remplacer la voie étroite par la voie normale afin d'éviter les transbordements de Longsor qui gênent considérablement

le trafic; mais, comme la ligne n'a pas pris une extension considérable, il valait mieux maintenir la voie actuelle, qui serait encore suffisante même si le trafic venait à augmenter.

Du reste, si l'on voulait modifier la voie, il faudrait modifier le tracé complètement, ce qui entraînerait une énorme dépense, qui risquerait de ne pas être recupérée de longtemps.

Le trafic marchandises consiste en matériaux de construction, charbons et machines, destinés aux travaux des nouvelles lignes, en importations d'ouvrages manufacturés, destinés à l'Egypte et au Soudan.

CHEMINS DE FER DU NIL A LA MER ROUGE

PROJET DE LA LIGNE KENEH-KOSSEIR

En 1890, le Gouvernement ayant résolu d'étendre son réseau de chemin de fer, décida de faire procéder aux études d'une ligne reliant le Nil à la mer Rouge.

En raison de l'énorme difficulté que présentait un tel projet, il fallait choisir le tracé le plus direct. Ce tracé était difficilement trouvable en raison du désert de Lybie qu'il fallait traverser.

On choisit une ligne qui, partant de Keneh, aboutirait à Kosseïr, petit port sur la mer Rouge.

Les études, d'abord abandonnées en raison des difficultés nombreuses auxquelles on s'était heurté, reprirent en 1897, lorsque le projet d'établissement de la ligne Kom-Ombos-Berenice fut étudiée.

M. Nicour, ingénieur en chef de la voie des chemins de fer de l'Eta' égyptien, prit la direction des travaux.

A première vue, d'après les données et les renseignements obtenus, il était impossible de fixer, non seulement le prix de revient du futur chemin de fer, mais même une possibilité de construction.

Une étude approfondie des terrains fut jugée nécessaire. On établit le nivellement et le plan général du tracé à l'aide d'un chainage, mais dans la traversée des gorges et des parties accidentées, on dut déterminer le degré d'inclinaison des pentes. Un devis de construction à 10 ou 15 % près fut établi.

L'alimentation d'eau de la nouvelle ligne fut une importante question qui nécessita des études spéciales surtout pour la ville et le port de Kosseïr qui allait recevoir une activité nouvelle.

Kosseïr devient en effet le point d'accès de tous les voyageurs pro-

venant des divers ports de la mer Rouge, des Indes et de l'Extrême-Orient, à destination du Soudan.

Quel tracé allait suivre la nouvelle ligne?

La ville de Kenéh, point de départ du tracé, est une gare importante. Il fallait pouvoir établir la voie ferrée remontant du Nil aux pieds des collines qui bordent la vallée, à la limite des cultures et en dehors de celles-ci. D'autre part, il fallait ne pas trop écarter la nouvelle gare du fleuve, de manière à permettre les transbordements de marchandises. La meilleure solution consistait à choisir un emplacement sur les bords du canal de Chanourich. La ligne passerait à Bir-Ambar, première porte des caravanes où elles s'approvisionnent de l'eau nécessaire pour continuer leur route jusqu'à El Gaïta.

Si le village par lui-même est peu important, les chemins ou digues qui y aboutissent rendent la position de Bir Ambar très convenable à tous égards.

De Bir Ambar à El Gaïta le tracé traverse un certain nombre de petits ravins. Au départ d'El Gaïta, la plaine est large et son accès relativement facile jusqu'au kilomètre 79 960. Au kilomètre 79 990, il faudra exécuter quelques travaux d'abattage et construire quelques ponceaux.

La ligne, traversant les gorges d'El Hammamat, longues de quatre kilomètres, qui se terminent à la bifurcation de la route qui mène aux vieilles villes minières (près des gisements jadis exploités par les Romains), se dirige ensuite vers le Sed, passage assez court, mais des plus difficiles, puis la vallée s'élargit brusquement jusqu'au passage d'El Riech. La route, enserrée par des rochers schisteux, n'a que quatre mètres de large. On rencontre Bir Beida, derniers puits d'eau blanche, avant d'arriver à Ambagh et à Kosseïr.

La longueur totale du tracé est de 200 kilomètres de Kenéh à Kosseïr et de 180 de la jonction de Bir Ambar à Kosseïr.

Sur tout le parcours, la voie sera ballastée. Le prix de revient d'un kilomètre de voie ferrée serait L. E. 1.150.

L'ensemble des travaux s'élèverait au prix de L. E. 337.400.

PROJET DE LA LIGNE DE KOM OMBOS A BERENICE OU RAS BENAS

Au printemps de 1907, le Gouvernement égyptien ordonna d'étudier la possibilité de construire économiquement une ligne de chemin de fer à voie étroite de un mètre, entre la mer Rouge et le Nil. Le tracé

partirait de Kom Ombos pour aboutir à Berenice ou Ras Benas.

L'examen détaillé de la carte permettait de conclure à la possibilité d'une route praticable qui traverserait les massifs montagneux de l'Abou Gourdi.

La ligne devait passer par trois régions bien distinctes au point de vue géologique :

La presqu'île de Berenice à Ras Benas avec l'immense plaine qui la sépare du continent.

La région des montagnes avec le massif de l'Abou Gourdi que la ligne traverse de l'Ouest à l'Est.

Les hauts plateaux et les larges wadys qui depuis la ligne de partage des eaux allant du Nil à la mer s'abaissent en pente très douce jusqu'au fleuve et plus particulièrement vers Kom Ombos.

La ligne projetée serait construite dans les mêmes conditions que la ligne Louxor-Assouan. Aucun point particulier entre Kom Ombos et Berenice ou Ras Benas ne nécessite de station et il n'y a pas d'autres arrêts à prévoir que ceux qui seraient rendus nécessaires pour l'alimentation des machines et le service du personnel.

Pour être conduite économiquement, la construction devrait se faire à l'avancement en partant de Kom-Dubos ou d'une autre point. Par ce système, on assurerait la sécurité des ouvriers et leurs approvisionnements en eau de même que la facilité et la certitude de retour immédiat dans la vallée nilotique rendra plus facile l'emploi de la main-d'œuvre. Il serait en effet difficile de décider les Egyptiens du Sud à s'éloigner de leurs vallées à moins que de leur donner des salaires très élevés.

Les travaux de construction de la ligne sont évalués aux chiffres suivants :

Travaux d'infrastructure, L. E. 12.500, ouvrages d'art compris.

Travaux de superstructure, avec voie de un mètre, rails de 21 kilogr. sur traverses en pins de Karamanie. Ligne de Kom Ombos-Berenice, 285 kilomètres, L. E. 151.000.

Ligne Kom Ombos-Ras Benas, 320 kilomètres, L. E. 169.600.

Les travaux complets sont évalués, pour la première ligne, à L. E. 451.810; pour la deuxième, L. E. 506.920, soit L. E. 1583 le kilomètre pour l'une et L. E. 1586 par kilomètre pour l'autre.

Au point de vue de l'exploitation, on peut diviser les chemins de fer de l'Egypte proprement dite, en trois périodes.

1877 à 1890 ; 1890 à 1898 ; 1898 à 1904.

La première a été une période de marasme, où les lignes exploitées suffisaient à peine à leur existence, en raison du peu d'étendue du réseau.

Pendant la deuxième L E 2.089.837 francs ont été dépensés pour l'extension du réseau. Alors, on a construit les lignes de el Kair Cheikh à Cherbine, Damanhour à Rahmanich, de Chebin et Kom à Ochmoun, de Fayoum à Senourès, d'Assiout à Keneh, de Keneh à Assouan avec voie étroite de Louxor à Assouan.

Pendant ces deux périodes, par suite de la limitation excessive du budget ordinaire des dépenses, le matériel fixe, les bâtiments, les installations avaient beaucoup souffert d'un entretien trop parcimonieux et le matériel roulant, inférieur en puissance, aux besoins du trafic, était surmené et ne pouvait arriver à suffire à sa tâche.

La troisième période fut donc dotée de crédits spéciaux importants, L E 1.883.277, qui furent employés tout d'abord à parer aux insuffisances des budgets antérieurs, par la mise en état des voies et l'augmentation du matériel roulant, ensuite à améliorer les installations des gares principales, et enfin à doubler la ligne du Caire à Wasta.

Une convention spéciale avec la Compagnie du canal de Suez permit d'exécuter la ligne d'Ismailiah à Port-Saïd et de préparer un nouveau débouché au commerce égyptien à l'extrémité orientale du Delta, donnant ainsi au réseau de la Basse Egypte une configuration mieux appropriée à celle du pays.

Pendant cette période, un fait économique très important au point de vue des tarifs de transport, mérite d'être signalé :

Jusqu'en 1900, les chemins de fer étaient dans une situation privilégiée, par rapport à la navigation fluviale, qui leur faisait concurrence. Pour assurer leur recette, le gouvernement égyptien avait établi un droit prohibitif sur la circulation des barques. En 1900, ce droit fut supprimé et cette suppression, produite au moment où la prospérité économique de l'Egypte prenait un essor considérable, affecta à peine les recettes des chemins de fer, qui continuèrent leur marche ascendante.

On remania simplement les tarifs, que l'on adopta aux nouvelles conditions créées par la situation nouvelle, qui était faite à la navigation fluviale.

Chemins de fer du Soudan Egyptien

Le Soudan Egyptien est situé dans le désert de Nubie. Il est compris entre Wadis Halfa, au Nord, et l'Etat Indépendant du Congo (et l'Uganda) au Sud ; à l'Est, la Mer Rouge et l'Ethiopie ; à l'Ouest, l'Ouadaï, le Tibesti et l'Ennedi constituent ses limites.

Sa superficie, de 950.000 milles anglais, renferme une population un peu supérieure à deux millions d'habitants.

L'expansion anglaise dans cette région, a soulevé bien des colères et a failli amener de sérieuses complications internationales.

Le Soudan Egyptien était la clef de toute la politique anglaise en Afrique australe, et tout l'effort des gouvernants et des diplomates a été consacré à maintenir et à consolider, dans ces régions, la domination « impériale ».

Cela est si vrai, que l'Angleterre a constamment considéré comme une atteinte à ses droits, toute revendication des puissances voisines, sur la vallée du Nil. Aussi, lorsque le 28 février 1895, M. le député Deloncle déclarait à la tribune du Parlement, que nous étions en bonne posture pour prendre à revers, certaines positions de nos rivaux et fournir à notre diplomatie les éléments indispensables pour aboutir à l'évacuation tant promise, des territoires du khédivé, une discussion très importante eût lieu à la Chambre des Communes et sir Edward Grey, secrétaire parlementaire des Affaires Etrangères, déclarait « que la marche en avant de toute une expédition française, « se dirigeant vers un territoire sur lequel nos droits sont connus « depuis longtemps, ne serait pas seulement un acte inconséquent et « inattendu, mais qu'il serait un acte peu amical (unfriendly) et qu'il « serait considéré comme tel par l'Angleterre ».

Qu'une autre puissance ait eu la main mise sur une partie quelconque de cet immense empire, et le Transafricain et le rêve du Cap au Caire avait vécu, et avec lui, toute l'influence et toute la domination britannique.

De 1885 à 1898, les efforts incessants du Foreign office ont porté sur ces régions et, fait, absolument remarquable, les Anglais n'ont pas séparé leur occupation militaire de la construction du chemin de fer.

L'occupation ne précédait pas la voie ferrée. L'Angleterre n'attendait pas que les obstacles à la pénétration fussent complètement enlevés pour y faire pénétrer la locomotive ; au contraire, la loco-

tive était l'instrument nécessaire pour terminer les révoltes et réduire l'adversaire.

L'historique du chemin de fer dans cette région est excessivement intéressant.

L'ingénieur et le soldat ont marché de pair, et comme la conquête du Soudan Egyptien comporte trois étapes, Dongola, Berber, Ondurmann, ces trois étapes résument l'histoire de ce chemin de fer de conquête.

La base des opérations resta au Caire. De cette ville, le Gouvernement observait attentivement les menées de l'adversaire, et s'occupait du rassemblement dans la Basse-Egypte, du matériel nécessaire à la construction de la ligne, ainsi que des denrées nécessaires, au ravitaillement des troupes.

Le Gouvernement s'était décidé d'abord, à faire une reconnaissance sur la route de Berber Souakin. On posa quelques rails entre Korosko et Abu Hamed, puis comprenant qu'il fallait à cette expédition contre les madhistes, un objet plus certain et plus sérieux, la marche vers Dongola, fut décidée.

Le corps expéditionnaire s'était concentré sur Akachets, à 1.400 kilomètres du Caire. Les têtes de colonnes se trouvaient à 100 kilomètres en avant, à Suarda.

Il fallait donc assurer le ravitaillement des troupes, sur une ligne qui avait 1.500 kilomètres de longueur.

Sans doute, le Nil qui toute l'année est navigable, pouvait être d'un excellent service dans la marche vers le Sud. Mais il fallait constamment, en raison des cataractes et des rapides, faire de nombreux transbordements, soit à l'aide de bêtes de somme, soit sur des bateaux plus légers : puis, on reprenait le fleuve jusqu'à un nouvel obstacle. Comme l'expédition vers le Sud était sérieuse, qu'il n'y avait pas un seul instant à perdre, que le moindre retard eût été fatal aux armes anglaises, le gouvernement, voulant assurer une communication certaine, décida la construction d'une voie ferrée.

Le personnel et le matériel, arrivaient en chemin de fer, tout près d'Assouan, contournait, grâce à une ligne à voie étroite, la première cataracte, s'embarquait à Chelall et descendait le fleuve jusqu'à Wadis-Halfa ; où une ligne à voie de un mètre, conduisait en amont de la deuxième cataracte et des rapides, qui la précèdent sur 150 kilomètres. On adoptait ensuite le Nil jusqu'à Dongola. Cette

voie mixte, exigeait de nombreux transbordements, et rendait les transports lents et onéreux.

En 1884 et 1885, la voie ferrée avait été prolongée de Sarars jusqu'à Ferkeh. Les événements de 1885, se produisirent au moment où la voie ferrée atteignait Akachek. Par suite de leur défaite et de la prise de Khartoum, par les madhistes en janvier 1885, les troupes anglo-égyptiennes, durent se replier, et seule la construction de la section de Wodis-Halfa à Sarras continua à être exploitée.

Lorsque la deuxième expédition fut décidée, on reprit les travaux de prolongement de la ligne, avec le même sang-froid et le même entrain qu'auparavant.

Le même tracé fut suivi. La ligne, abandonnée à Sarras, les rives du Nil, pour éviter les inondations et se dirige à travers le désert, sur Akakhah où elle rejoint le fleuve, en amont des rapides. Dans ce parcours de 80 kilomètres, l'alimentation des machines est assurée par les puits de Moghrat et d'Ambigol.

Les travaux de cette section n'ont donné lieu à aucune difficulté. Les madhistes avaient bien pillé la voie, emporté les rails, et dispersé les traverses. Mais au sud du puits d'Ambigol, la ligne fut retrouvée intacte, sur une longueur de 15 kilomètres. Après un léger nettoyage, et quelques opérations de redressement, la locomotive put immédiatement circuler. La ligne dans ces conditions, fut construite avec une vitesse qui varia, entre 400 et 2.500 mètres par jour. Au mois de juin, la locomotive était de nouveau à Akachah.

Cependant, pour ravitailler l'expédition de Dongola, il fallait pousser le rail jusqu'à Kerma, au pied de la troisième cataracte, la voie longeant le Nil, la construction fut facilitée. Entre la fin de juin et le 4 août, 30 kilomètres furent posés.

On transporta à Kerma tous les ateliers de construction et de réparations, tous les dépôts d'approvisionnements.

Le Nil à partir de Kochels est facilement navigable, cependant les rapides de Kaibar et la cataracte d'Annak, rendent pendant la saison sèche, le fleuve difficilement utilisable. Il fallait donc le doubler d'une voie ferrée.

La construction fut confiée à des entrepreneurs, mais la main-d'œuvre fut militaire.

Tout un bataillon de chemin de fer, fut employé aux travaux et on utilisa pour les terrassements, de nombreux auxiliaires du pays.

D'autre part, les troupes du corps expéditionnaire stationnées dans le pays furent employées à des corvées. Dans la première section, avec l'aide d'un personnel si nombreux, les travaux furent poussés très rapidement. On construisit presque un kilomètre par jour.

Au moment où l'expédition de Dongola prenait fin, le Soudan Egyptien était relié au Caire. Il avait fallu au personnel militaire occupé, une énergie et une endurance peu communes, pour pouvoir assurer le ravitaillement pendant toute la durée de l'expédition.

Cinq transbordements étaient encore nécessaires, mais on arrivait quand même à la quatrième cataracte, après avoir parcouru l'itinéraire suivant :

En chemin de fer d'Alexandrie à Ragh-Hamadi ; de là par le fleuve jusqu'à Assouan ; puis pour éviter la première cataracte, chemin de fer à voie étroite d'Assouan jusqu'à Chellal, d'où on reprenait le Nil jusqu'à Wadis-Halfa à la deuxième cataracte ; la nouvelle ligne ferrée conduisait jusqu'à Kerma, où le Nil, était navigable jusqu'à Dongola et Mérarvi.

A peine l'expédition contre Dongola était-elle terminée, qu'une autre expédition se préparait contre Berber.

Il fallait tout en maintenant les communications existantes, réduire si possible le trajet, et le rendre plus direct.

Prolonger jusqu'à Abu-Hamed, la ligne de Wadis-Halfa à Hannek, eût obligé à un détour de 760 kilomètres. Suivre le Nil, sur un parcours de 1.120 kilomètres, était impossible, on aurait d'ailleurs été arrêté par la quatrième cataracte.

La création d'une ligne directe, reliant Wadis Halfa à Abu Hamed, s'imposait. En même temps que l'on prolongerait le chemin de fer du Caire jusqu'à Assouan, on décida que la nouvelle ligne traverserait le désert de Nubie

Quel serait le tracé suivi ?

Il fut d'abord question de faire partir la ligne de Korosko, situé sur le Nil, en amont de Wadis Halfa. Le tracé suivrait la route des caravanes et, par le puits Murat, qui serait un point de ravitaillement, on atteindrait Abu Hamed.

D'autre part, une grande quantité de matériel, de nombreux dépôts, des magasins étant installés à Wadis Halfa, il semblait préférable de faire partir la voie de ce point sur Abu Hamed.

Sans doute, il fallait traverser le désert sans pouvoir créer un point

de ravitaillement pour l'eau, mais on évitait la construction d'ouvrages d'art et la voie serait établie dans d'excellentes conditions.

Le deuxième tracé fut adopté et la construction commença en 1896. Le Gouvernement égyptien avança L. E. 6.759 000. Le service constructeur avait à sa tête le lieutenant du génie Girouard, d'origine canadienne, assisté de sept officiers, vingt-quatre soldats, auxquels on avait adjoint du personnel européen et indigène pour les travaux de mécanique et les ouvrages d'art. La main d'œuvre était pénale en ce sens que l'on occupa les Derviches, qui étaient prisonniers et que l'on requisitionna des corvées de Fellahs, habitant les provinces riveraines.

Un bataillon du chemin de fer de l'armée égyptienne surveillait tout ce personnel et exécutait la pose des voies. Trois compagnies égyptiennes avaient la garde des travaux dont les huit officiers s'étaient partagé la direction.

Des camps avaient été constitués. Tous les matins, le personnel était amené sur les chantiers. Quand la voie était prolongée de dix kilomètres, on portait le camp au point terminus et on reprenait la tête des travaux.

Les travailleurs étaient occupés sur une zone de 1.500 mètres. Dès que les travaux de terrassement étaient terminés, des équipes du bataillon de chemin de fer posaient les traverses et les rails; derrière eux survenaient d'autres équipes, qui ballastaient et procédaient aux travaux d'achèvement.

Fin mai 1907, la ligne était à hauteur du puits Mouraté. Le 23 août, 219 kilomètres étaient construits et, le 14 septembre, on était seulement à 105 kilomètres du Nil. La construction fut naturellement excessivement rapide; elle atteignait jusqu'à deux kilomètres par jour. Elle fut également facilitée par la découverte de nappes d'eau souterraines, qui permirent la création de puits artésiens et la construction de centres de réserve d'eau et de vivres.

Il était à peu près certain que, quoiqu'il arrivât, à la période de la baisse des eaux, le ravitaillement du corps expéditionnaire pourrait être assuré par le chemin de fer.

Jusqu'à ce moment, les travaux étaient effectués entre Dongola et la quatrième cataracte où se trouvaient les premiers postes de troupes, par la flottille du Nil.

Cependant, en vue de remédier à des retards possibles de construction, un deuxième bataillon du régiment des chemins de fer était

expédié du Caire, le 17 juillet, sur Abu Hamed, pour préparer les travaux de terrassement de la voie, précédant ainsi les chantiers, les ateliers, et tout le personnel qui venaient de Wadis Halfa.

La ligne fut terminée fin octobre et le ravitaillement des troupes stationnées vers Abu Hamed put s'effectuer.

Cependant, l'armée anglo-égyptienne se trouvait encore trop éloignée d'Abu Hamed, en raison de sa marche rapide sur Berber. Le Conseil des ministres égyptien décida la continuation de la ligne jusqu'à ce point.

La construction dura de fin septembre 1897 à avril 1898.

Le rail suivait ainsi les troupes à mesure qu'elles s'avançaient sur Kartoum.

Après la bataille d'Ondurmann, qui eût lieu le 2 septembre 1898, et la défaite infligée par le général Kitchener à l'armée du Madhi, défaite qui vengeait la mort de Gordon Pacha, en 1885, et asséyait définitivement la domination anglaise dans le Soudan, le Gouvernement égyptien décida d'affecter L. E. 300.000 au prolongement de la ligne d'Atbara jusqu'à Khartoum (187 milles).

En septembre 1899, le chemin de fer arrivait à Chendy et le 4 janvier 1900, Khartoum, au cœur même du Soudan, un an et demi après la conquête, était ouvert à la civilisation. L'agence Cook organisait immédiatement un voyage circulaire.

D'ailleurs, toutes les défenses apportées à la liberté du commerce, pendant l'expédition, avaient été levées. Le chemin de fer commença par oublier son rôle stratégique pour se consacrer à un service purement commercial.

Au point de vue tarif, ceux qui étaient en vigueur dans les chemins de fer égyptiens ont été appliqués, avec toutefois une légère augmentation pour payer les frais de transport de la houille, qui venant des Indes, coûte un meilleur prix que la houille anglaise.

Le prix total de la construction de la ligne a été jusqu'en 1899 de

L E 1.181.372 ou 3.025.463.692, dans lequel le chemin de fer de Dongola a été de L E 181.851 et le chemin de fer de Wadi-Halfa à Khartoum, L E 999.521.

D'autre part, en 1900, le gouvernement anglais avança L E 500.000. Sur ces crédits, 16500 furent utilisés pour la réfection de certains points, entre Wadi-Halfa et Obu-Hamed.

La ligne ayant été ouverte pendant toute la saison des pluies, en

1902, les dépenses furent plus considérables. De nombreuses infiltrations s'étaient produites, il fallut faire, sur la ligne des réparations sérieuses, qui ont eu l'avantage de consolider la voie et de permettre ainsi une augmentation du trafic et de vitesse de transport.

Sans doute, des dépenses considérables ont été engagées, mais les Anglais savaient quel but magnifique serait atteint et quelles conséquences en découleraient, pour leur politique coloniale africaine. Aussi, malgré les défaites et les déboires éprouvées en 1885, n'ont-ils pas hésité à reprendre, quinze années plus tard, leur ancien projet avec le même sang-froid et le même entrain.

Quoique les régions desservies ne soient pas excessivement commerçantes, que la navigation du Nil fasse une concurrence sérieuse, ces lignes commencent à couvrir leurs frais. Khartoum est cependant éloigné des centres de production et avant que le chemin de fer impérial puisse arriver à payer les frais de premier établissement, il faudra de nombreuses années, une sérieuse exploitation et de sérieux bénéfices.

Dans son rapport sur le Soudan Egyptien, pour l'année 1906, Lord Cromer préconise la pénétration dans la région du Ghezira, comprise entre le Nil Blanc et le Nil Bleu. Dans ce but, une avance de L. E 250.000 a été faite au gouvernement du Soudan, pour la construction d'un pont sur le Nil Bleu, joignant Khartoum à Halfaza. Dès que ce travail aura été exécuté, on pourra procéder à la construction d'une ligne ferrée sur Ghezira, avec des embranchements sur le Nil Bleu et le Nil Blanc, qui développent la région du Sénaan,

Les recettes des lignes du Soudan égyptien, en 1900, étaient de L. E. 34.258; en 1902, de L. E. 72.139, non compris L. E. 93.000 pour transports pour le compte du gouvernement. En 1903, le mouvement commercial s'était accru et les recettes s'élevaient à L. E. 130.400.

Pour la ligne de Khartoum à Wadis Halfa, en 1903, les recettes totales se chiffrent par L. E. 130.400, les frais d'exploitation L. E. 116.200, ce qui fait 89 % de recette brute. Un tel résultat provient de la décision prise, en attendant l'ouverture de la ligne du Nil à la mer Rouge, de transporter les marchandises à des prix inférieurs, qui couvraient à peine les prix de traction. Les produits nets, par train et par mille de voie ont atteint 6 2/5 pence.

Dans son rapport de 1903, Lord Cromer avait annoncé que l'on fermerait à l'exploitation la ligne Wadis Halfa-Kerma. C'est un fait

accompli depuis 1904. Ce chemin de fer avait été construit pour répondre à des besoins militaires; c'était une ligne stratégique ne pouvant se prêter qu'à de légers transports et il aurait fallu des sommes énormes pour son entretien.

Lord Cromer prévoyait, en 1905, un remplacement par une ligne allant de Abu Hamed à Karéma, qu'une bonne voie navigable relie à Dongola. Cette ligne est achevée; elle va être ouverte à l'exploitation et elle donnera une grande impulsion au développement commercial de la province de Dongola.

CHEMIN DE FER DU NIL A LA MER ROUGE LIGNE BERBER-SOUAKIN ET PORT SOUDAN

L'Afrique des Grands Lacs étouffait avec ses bordures impénétrables. Il fallait que les possessions du Soudan équatorial prennent jour sur la mer Rouge, de même que grâce au chemin de fer de l'Ouganda, l'Afrique centrale anglaise prend jour sur l'Océan Indien.

Le 27 janvier 1906, l'Angleterre inaugurait la ligne Berber-Souakin et Port Soudan marquant ainsi l'affermissement plus accentué de sa domination coloniale en Afrique. La ligne du Soudan égyptien ne pouvait pas exister toute seule. Port Soudan a été la fenêtre par laquelle a pénétré l'air et la lumière.

L'idée du chemin de fer de la mer Rouge au Nil est d'ancienne date. Ismaël Pacha en avait conçu le projet et fait commencer l'exécution. En 1877, après avoir dépensé un demi-million et préparé la voie sur une cinquantaine de milles, on interrompit les travaux.

Cette ligne avait une utilité incontestable. Tout d'abord, elle évitait aux marchandises venant de l'Inde de faire un détour énorme par Alexandrie pour atteindre Khartoum.

D'autre part, même les marchandises européennes, avaient intérêt à venir directement débarquer à Souakin, évitant ainsi les frais et les ennuis de transbordements multiples.

Le Lieutenant général, Sir Andrew Clarke, et surtout Gordon Pacha, firent tous leurs efforts pour faire reprendre un tel projet, mais on ne tenta rien pour en poursuivre l'exécution. Le projet resta en suspens.

Après la mort de Gordon Pacha, à Khartoum, le 26 janvier 1885, on commença timidement les travaux, du côté de Souakin, en construisant un tronçon de quarante kilomètres, bientôt interrompu, lorsque le Gouvernement anglais décida d'abandonner le Soudan.

A la suite de la victoire de lord Kitchener, à Ondurmann, en 1898, l'idée fut reprise. Khartoum, déjà réuni, par un premier tronçon, à Wadîs Halfa, devait être le point de départ du transafricain et des chemins de fer de la mer Rouge.

On examina la possibilité d'un autre itinéraire, qui permettait de relier la mer Rouge à Khartoum, par Abu Haraz, Gêradif et Kassala.

Ce trajet soulève de nombreux inconvénients. Il est d'abord le double du tracé Berber-Souakin et, en outre, il faudrait trouver un point terminus entre Souakin et la frontière de l'Erythrée, ou bien, et ce serait là une excellente solution pour l'Angleterre, il faudrait pénétrer en territoire italien et faire aboutir la voie à Massaouah.

L'Angleterre s'engagerait à construire cette ligne si l'Italie, de son côté, construisait la ligne Massaouah-Sabderat.

Sans doute, au point de vue de l'évolution économique et du développement de la colonie de l'Erythrée, l'Italie ne ferait que gagner à une telle combinaison; mais il est possible, c'est là où les difficultés commenceront, que les Anglais ne s'emparent du port de Massaouah et que bientôt cette colonie ne devienne en fait, sinon en droit, une annexe de l'Egypte.

Mais ce projet-là ne sera pas réalisé puisque la ligne Souakin-Berber est en exploitation.

La durée du parcours entre le Soudan et la mer Rouge est considérablement diminuée. Au lieu de 1.200 milles anglais, qui séparent l'Atbara d'Alexandrie, le même trajet ne comporte que 900 milles et la distance entre Khartoum et la mer est de 1.450 kilomètres plus courte que par la voie du Nil.

La longueur totale de la nouvelle ligne est de 533 kilomètres, dont 40 avec des pentes maximum de 10 ‰.

La plus haute côte est de 1220.

Dans les études du premier projet, Souakin était choisi comme terminus de la nouvelle ligne. Mais le port n'est pas accessible et la navigation est rendue difficile par les nombreux récifs de corail. Il aurait fallu faire de grands travaux pour rendre le port abordable aux navires de grand tonnage. En outre, l'eau potable faisait entièrement défaut.

La baie de Cheik el Bargourd, que l'on a appelée Port-Soudan, située au nord de Souakin, se trouve à 1.350 kilomètres de Suez. Ce point fût choisi pour plusieurs raisons. D'abord, son accès facile cons-

titue un point d'appui important pour la flotte anglaise, en même temps qu'une porte commerciale, pour le Soudan Egyptien. Il fait face, sur la côte, à la boucle du Nil, entre Khartoum et Abu Hamed.

La ligne quitte Port Soudan, traverse le port et la province de Souakin, rejoint en se prolongeant vers le sud Est ; la rivière de l'Atbara, à 40 kilomètres de son confluent avec le Nil, suit le cours de ce fleuve et se raccorde avec le chemin de fer du Caire à Khartoum, à 1 kilomètre au sud du confluent de l'Atbara et du Nil, à quelque distance de Berber, de sorte que la station et tête de ligne est El Damer.

Les frais de construction de l'infrastructure se sont élevés à 34 millions.

Les travaux ont été commencés à Souakin au mois d'août 1904. Dans les premiers jours de décembre, 57 milles depuis l'Atbara, et 27 milles depuis Souakin étaient construits. Au 15 mars 1905, 70 milles étaient achevés du côté de l'Atbara et 50 du côté de Souakin, comprenant les travaux les plus difficiles de la ligne.

Le chemin de fer était ouvert à l'exploitation en octobre 1905, quatorze mois après le premier coup de pioche.

La construction de ce chemin de fer constitue le record de vitesse et de perfection, étant donné les difficultés que l'on a eu à vaincre, au milieu de la brousse, pour assurer le ravitaillement du personnel et l'approvisionnement des chantiers.

L'eau étant très rare, du côté de Souakin, il fallut filtrer et distiller l'eau de mer pour assurer le service des ouvriers, les locomotives furent ravitaillées avec des wagons citernes.

Les Bédouins que l'on avait occupés au début, donnèrent de mauvais résultats et il fallut faire appel aux travailleurs de la région du Nil.

La nouvelle voie qui a 1^m87 d'écartement, permet d'aller en seize heures de Khartoum à Port Soudan.

Ainsi donc, dans la mer Rouge, route nécessaire et obligatoire, de l'Europe aux Indes et en Extrême Orient, l'Angleterre qui possédait déjà les deux extrémités, avec Aden et Port-Saïd, possède dès maintenant, au centre, un puissant établissement stratégique commercial et politique.

On craignait que cette ligne ne portât préjudice au commerce de l'Egypte, et certains demandaient que le gouvernement ne couvrit pas la dépense.

Lord Cromer, dans son rapport sur le Soudan pour 1904 posait le problème en ces termes :

« Il s'agit de savoir non point si, par le fait de ce chemin de fer, quelques échanges passant maintenant par Alexandrie, emprunteraient la voie de la mer Rouge, mais bien des échanges qui ne pourraient jamais se développer sur une échelle importante tant qu'ils auraient à suivre la longue voie du Nil, d'Alexandrie à Khartoun, seraient susceptibles d'être créées, par l'établissement d'une communication ferrée directe avec la mer Rouge ».

Il est certain que cette ligne donnera une certaine activité au Soudan égyptien et le gouvernement égyptien a tout intérêt à laisser le Soudan, vivre par ses propres ressources. C'est pour l'Egypte une grosse charge, à laquelle le plus clair de ses ressources sont annuellement consacrées et il est certain que si une partie du commerce venu du Nil supérieur, du bassin du Bahr et Gazal, du Kordofon et même de l'Abyssinie, échappe aux chemins de fer du Nord de l'Egypte, en revanche elle aura été délestée d'une lourde charge. D'ailleurs, tout le commerce de ces régions ne l'abandonnera pas. Rien ne prouve que l'accroissement des échanges, entre l'Abyssinie, le Soudan et la mer Rouge, nuise au trafic de l'Egypte. Il y a entre Khartoun et Alexandrie une région assez vaste et assez riche pour permettre d'alimenter un entrepôt intermédiaire. le Caire et le port d'Alexandrie.

D'ailleurs, les statistiques commerciales, nous prouvent que l'ouverture de cette ligne n'a pas détourné considérablement le trafic de Wadis Halfa à Khartoun.

La valeur des importations sur la ligne Wadis Halfa, n'a baissé que de LE 35.000. Elles sont passées de LE 660.000 en 1905, à LE 625.000 en 1906. Ces chiffres indiquent que le transit par le Nil n'a pas été aussi affecté que ce que l'on craignait, tandis que les importations viâ Souakin se sont élevées à LE 245.000 en 1905 et en 1906 à LE 507.000.

A l'heure actuelle, 1.686 kilomètres de chemin de fer sont en exploitation au Soudan égyptien.

Leur trafic devient de plus en plus rémunérateur.

RECETTES BRUTES

1903 LE 124.416

1904 LE 143.545

1905 LE 171.137

1906 LE 135.669

FRAIS D'EXPLOITATION

LE 137.175

LE 126.079

LE 118.754

LE 161.490

Le nombre des voyageurs transportés, non compris ceux pour le compte du Gouvernement, s'est élevé à 247.125 et 64.442 t de marchandises ont été transitées.

Le Soudan, l'Ouganda, et le Bahr et Gazal avaient besoin en même temps que l'Abyssinie qui fait corps avec le Soudan méridional, d'une ouverture sur la mer. Port Soudan a complété Djibouti, et si l'Angleterre et la France qui ont intérêt à marcher d'accord dans ces régions, ne rendaient pas le marché abyssin tributaire des marchés qu'elles lui ménagent, l'Allemagne ne tarderait pas à se substituer à elles.

D'autre part, la situation du canal de Suez, ne peut que grandir, car aux escales asiatiques viennent s'ajouter les nouvelles escales de l'Afrique Orientale.

Sans doute, les résultats ne se produiront pas immédiatement, il faudra attendre longtemps peut-être, l'influence du chemin de fer dans ces régions tardera à se faire sentir, mais sa grande utilité politique et commerciale, sera de fournir au Soudan un sérieux débouché dans la mer Rouge. Et si nous n'examinons que le point de vue purement national, au point de vue stratégique la nouvelle ligne raccourcira pour les troupes anglaises, la route des Indes et dans le cas où le passage du canal de Suez serait interdit aux belligérants, par les règles de la neutralité, les Anglais feraient passer leurs effectifs par Alexandrie, Wadi Halfa, Berber et Port Soudan, ce qui serait d'un avantage incontestable, au point de vue des opérations militaires.

Il nous reste à parler du projet de pénétration en Abyssinie.

Après toute une série d'efforts, le colonel Harrington, envoyé spécial du gouvernement auprès du Négus, a obtenu de Ménélick, par le traité anglo-éthiopien du 15 mars 1902, l'autorisation de construire, en territoire abyssin, un chemin de fer qui ferait communiquer l'Ouganda et le Soudan avec l'Ethiopie.

La prolongation du chemin de fer du Soudan est donc dès à présent réalisable, sans parler du projet qui longerait le Bahr et Gazal et, par Lado et le lac Albert, irait rejoindre la ligne de l'Ouganda.

L'itinéraire suivi serait le Nil Bleu, puis Hong en Ethiopie. Par le lac Rodolphe on gagnerait le lac Victoria et Port Florence.

On établit, en 1906, les plans et les devis d'un embranchement qui reliera le chemin de fer à Kassala, d'une autre ligne sur la rive gauche du Nil Bleu, ainsi que d'une troisième entre le Kordofan et Ondurnaan pour le commerce de la gomme.

En somme, il est à remarquer que, dans cette région, tous les chemins de fer futurs seront des lignes impériales, instruments de domination et de conquête. Ils ont été, non seulement construits dans des conditions tout à fait extraordinaires de solidité et de rapidité en même temps, que leur exploitation permet de servir non seulement les intérêts commerciaux de la région, mais encore les intérêts politiques et colonisateurs de l'Angleterre.

Quels résultats donneront-ils ? Quel avenir recevront-ils au Soudan et par suite à l'Egypte ? Nous ne pouvons que nous en rapporter aux paroles qu'écrivait le gouverneur du Soudan, sir William Gaotin.

« Le Soudan représente une quantité inconnue et son avenir ne peut « pas être facilement prophétisé pour le moment. Dans cette contrée, « le progrès sera lent, mais aucune raison ne paraît empêcher qu'il « soit assuré. Ce qui a été un jour peut être à nouveau, et il y a de « bons motifs pour prévoir un retour à la prospérité, prospérité peut « être plus grande que celle qui avait provoqué l'étonnement des « envoyés de Mérou il y a 19 siècles ».



Colonie de Sierra Leone

L'idée de la construction d'un chemin de fer dans cette colonie remonte à l'année 1893. Le Président de la Chambre de commerce de Liverpool écrivait au marquis de Ripon, secrétaire d'Etat pour les Colonies, sous le ministère Gladstone, pour lui demander de faire procéder aux études de construction d'une voie ferrée qui réunirait Freetown à Falaba, située à l'extrémité Nord de la Colonie, sur la frontière du Fonta-Djallon ; et dans le cas où ce projet serait accepté, il était nécessaire de savoir si la Colonie garantirait le 3 0/0 sur les débours nécessaires.

Le marquis de Ripon examina la question et chargea M. Shelford, ingénieur, d'aller étudier le projet et de lui soumettre un devis approximatif.

Des missions furent envoyées pour procéder à l'étude d'une voie d'accès 1^o Vers les sources du Niger et de ses affluents ; 2^o Dans la région attenante aux frontières de la République de Libéria.

Il était, à ce moment-là, important pour les Anglais, d'atteindre les

sources du Niger avant que la France n'ait définitivement établi sa domination sur le Fonta-Djallon et, tout naturellement, dans ce cas, Frée-Tom aurait servi de débouché à tout le commerce de la Haute-Guinée française et du Mandé. D'autre part, une ligne de pénétration vers le Libéria pouvait également rendre d'énormes services au commerce britannique.

En 1895, le tracé de l'ingénieur Bradfort fut adopté et les travaux commencés à la fin de l'année. L'ingénieur Sheeford restait en Angleterre pour veiller aux achats et à l'expédition du matériel de construction.

La ligne, qui part de la jetée de Fréetoum débouche en pleine ville, en traversant le Watersheet. Après avoir franchi le viaduc de Nicol-Brook, à la sortie Est de la ville, la voie ferrée communique avec un embranchement qui dessert la jetée de Fourah-Bay, où se débarquait tout le matériel de construction.

La ligne suit parallèlement la Rokelle et un de ses affluents, jusqu'à Songotown à 51 kilomètres, point terminus de la première section.

La région traversée est très accidentée et, pendant les quinze premiers kilomètres, on dut construire onze viaducs. Après la station de Waterloo, la région devient plate et basse.

A cause des difficultés de construction et des révoltes indigènes, la première section ne put être exploitée que le 1^{er} mai 1899.

Pour les travaux de la deuxième section de la ligne, la voie ferrée pénètre dans les pays de protectorat rattachés à la Colonie.

A partir de Songotown, quel tracé allait suivre la ligne ? Allait-on desservir Boumba et Falaba, ou bien par Rotofunk et Mano, allait-on se diriger vers la frontière Libérienne.

A cette époque, nous avions déjà occupé le Fonta-Djallon et notre influence se trouvait pleinement assise dans tout le pays de la Haute-Guinée. Dans ces conditions, toute voie ferrée dont l'objectif aurait été le Nord de la Colonie se serait heurtée à l'influence française. De plus, grâce aux efforts du gouverneur Ballay et du commandant Salesses, la construction de la ligne Konakry, Timbo, Kouroussa allait concurrencer toute ligne venant du Sud et lui rendre l'existence absolument impossible.

Il valait mieux, pour les Anglais, se rapprocher de la République de Libéria, où un traité de protectorat pourrait se signer et où une œuvre intéressante pourrait s'accomplir. Aussi, au lieu de se diriger

sur Falaba, la voie ferrée, à partir de Songolown, suivrait parallèlement à la côte.

Les travaux reprirent bientôt, et la section de 38 kilomètres, Songo-town-Rotofunk fut achevée en 1900.

Le 26 février de la même année, un meeting fut tenu à Liverpool. On y discuta la question du chemin de fer de Sierra-Leone. M. Shelford fils de l'ingénieur, déclara qu'après une étude approfondie des régions à desservir, il avait découvert un tracé qui lui permettait de construire le prolongement Rotofunk-Bo vers les frontières Libériennes, en évitant la construction d'ouvrages d'art.

Un projet de construction d'une ligne de 129 kilomètres fut approuvé par l'Assemblée et transmis au Colonial Office, qui l'accepta.

Dès 1902, au mois de décembre, la dernière section de la ligne de Moyamba à Bo était ouverte au public.

Dans son rapport sur l'état de la Colonie, pour l'année 1903, le Gouverneur rendait compte que les études préliminaires sur 25 kilomètres de trajet étaient faites au delà de Bò et que le tracé était piqueté. Il était, en effet, question, pour compléter le réseau, de prolonger la ligne à 120 kilomètres au-delà de Bò, ce qui permettait de pénétrer jusque dans la Libéria.

Cette ligne frontière n'est d'ailleurs pas le seul projet poursuivi par les Anglais à Sierra-Leone. Ils espèrent parvenir vers les sources du fleuve Saint-Paul, près de Dioudougou et Koubingua, où l'autorité Libérienne n'étant pas solidement assise, il sera facile de la supplanter et d'attirer vers Sierra-Leone tout le commerce de la région, en construisant la voie ferrée.

On pourrait également faire partir de Bo, une ligne qui descendant vers le sud-ouest, desservirait la région de Pujehan, qui d'après le Commandant Salesses « est le centre le plus riche de la côte en amandes de palmes. Elle est arrosée, par les rivières Bum Luge et Kwissan. Pendant les pluies, les indigènes ne circulent entre Benda et Mina qu'en canot. Le railway développera sûrement la production de ces contrées en riz et en huile de palme et éteindra les querelles des tribus, en leur fournissant des occupations ».

Le district sud-est, comprenant le Sherbro et la vallée du Soulima, est d'après M. Shelford, excessivement riche en palmistes et en bois de charpentes.

Une fois tout ce réseau du Sud terminé, la colonie, espère quand

même pouvoir reprendre les études de la ligne, qui partant de Songotown, se dirigerait en suivant la vallée de la Rokelle vers Boumba et Falaba, pour concurrencer le chemin de fer de la Guinée française.

Ce réseau exploité pourra-t-il suffire au commerce d'une colonie aussi riche, et surtout pourra-t-il prendre un développement suffisant?

Les lignes actuellement en exploitation sont à voie étroite. Etablies très légèrement, ce sont de véritables sentiers de fer, qui ne parviennent déjà pas à suffire au trafic, augmentant tous les jours.

Lors de la construction de la ligne, on avait estimé, qu'en disposant seulement d'un crédit peu élevé, il valait mieux supprimer une voie large, qui nécessiterait des ouvrages d'art, et établir une voie étroite de 0^m 76, que l'on rendrait la plus longue possible.

Ce principe était tout à fait excellent, mais peut-être inapplicable dans la colonie. En effet, le commerce du pays est trop considérable, et l'on se demande si le tronçon Fréetown-Songotown, qui sera la tête de tout le réseau, sur lequel, seront transitées toutes les marchandises, du Sierra-Léone, sera suffisant et s'il ne faudra pas exécuter de sérieux et onéreux travaux de réfection.

Le matériel roulant, fourni par la société de fabrication de wagons de Bristol, comprenait en 1904, six locomotives, vingt-neuf voitures à voyageurs, cinquante wagons à marchandises.

L'exploitation de la ligne se fait en régie. Les tarifs appliqués sont les suivants :

Le kilomètre voyageur en 1^{re}, 2^e et 3^e classe revient à 0 fr. 135, 0 fr. 076 et 0 fr. 043.

Les marchandises divisées en deux classes, payent : 0 fr. 55 et 0 fr. 37 la tonne.

En 1901 et 1902 l'exploitation de la ligne donna les résultats suivants :

1901 Recettes L. 17.575	Dépenses L. 18.158
1902 — L. 21.306	— L. 21.230

qui permirent d'équilibrer le budget de la ligne avec un très léger excédent.

En 1903 les recettes se décomposent ainsi :

Voyageurs, L. 12.598. Marchandises, L. 2,407. Transport de matériel de construction L. 6.301. Ce qui donne un total de L. 21.306.

Cette recette voyageurs qui double la recette marchandises, paraît surprenante. Elle provient de ce que la population indigène, qui habite en grande partie aux environs de Fréetown, utilise énormément le

chemin de fer, les jours de marché, afin de se livrer aux transactions commerciales, qui se font en ville.

D'autre part, le gouverneur de la colonie, déclare que le pays se trouvant bien desservi par les cours d'eaux, le trafic des marchandises se fait par batellerie et c'est là un usage, dont ne sont pas encore déshabitués les indigènes. Cependant, en réduisant autant que possible les tarifs des transports, le gouvernement prévoit la possibilité de faire augmenter dans de sérieuses proportions, le transit du chemin de fer. L'établissement de cette mesure, a valu des reproches à la direction du chemin de fer de la colonie. Ses tarifs ont été établis trop bas, ce qui a empêché une sérieuse augmentation de recettes, qui aurait permis de constituer un petit fonds d'épargne pour les périodes de crise.

La colonie de Sierra-Léone se trouvant divisée, au point de vue administratif en deux parties, la colonie et le protectorat, il était, par conséquent tout naturel, que les dépenses de construction afférentes aux deux tronçons de la ligne, soient payées par la colonie et par le protectorat.

Pour la première section Fréetown-Songotown, la colonie en a payé la construction, par un emprunt au taux de 3,5% émis à la caisse de la Couronne. Cette section a coûté L. 180.000, ce qui porte le prix de revient kilométrique, à environ 93.200 francs.

Le reste de la ligne, a été soldé, sur le compte des dépenses impériales, par un emprunt de L. 125.000 que le Parlement a autorisé.

La section de Rotofunk à Bù, a été établie à un prix moins élevé que la précédente. Le coût kilométrique s'élève à 50.000 francs.

Pour si élevées que soient les sommes consacrées à la ligne de Sierra-Léone, ce chemin de fer, est appelé à rendre dans cette colonie, de trop réels services, pour que les Anglais puissent regretter les sacrifices pécuniaires qu'ils ont fait.

La colonie, a pris un développement considérable. Fréetown s'est agrandi. Une ville nouvelle européenne s'est construite, et depuis 1903 un chemin de fer à vapeur, de montagne, relie la nouvelle ville à l'ancienne. Alors que les revenus de la colonie étaient en 1891 de L. 89.869, ils atteignaient en 1902 L. 205,765.

C'est là, un résultat superbe en raison de la situation défectueuse des moyens de communication de la colonie, qui rendent le commerce vers l'intérieur encore très pénible. Mais lorsque le pays possédera un

réseau ferré complet, avec des tarifs de transport intelligemment établis, que l'agriculture donnera tous ses résultats, Sierra-Léone, pourra se placer au premier rang des colonies de l'Afrique Occidentale.



Gold Coast ou Côte d'Or Anglaise.

Cette colonie doit son nom aux nombreuses mines d'or qui sont exploitées et qui depuis très longtemps ont permis l'installation de comptoirs anglais, portugais et hollandais dans la région pour y faire le commerce de l'or.

Les Anglais ayant senti toute l'importance que pouvait avoir une telle colonie, achetèrent en 1871 les comptoirs des portugais et établirent immédiatement toute une méthode d'exploitation du pays pour la découverte des mines encore inexplorées. Cependant deux obstacles sérieux s'étaient dressés. Les Ashantis, indigènes du pays, ne voulaient à aucun prix permettre l'accès de leur territoire qu'ils défendaient par la force et donc la pénétration était rendue très difficile, en raison de l'absence des voies de communication.

Or, dans l'Hinterland, chaque exploration nouvelle amenait une nouvelle découverte de mine. Il fallait constamment lutter contre les indigènes, qui ne voulaient à aucun prix permettre l'accès de leur territoire et l'exploitation des gisements. Une fois la conquête brutale terminée, il fallait obtenir de la mine un rendement qui permette au moins le paiement des frais. Mais pour cela, un outillage moderne était nécessaire et les moyens de transport faisant entièrement défaut, il fallait abandonner toute idée de développement des exploitations minières, en même temps que toute idée de pénétration à l'intérieur du pays.

En 1897, la création du chemin de fer fût décidée.

Comme cette ligne aurait pour objet les principaux territoires et centres miniers, la sélection des régions à parcourir serait également facile.

Trois régions baignent les régions aurifères, la Prats et son affluent l'Ofin, l'Ancobra et la Tanoé. Ces deux dernières étant navigables, un service de batellerie peut être utilisé pour les transactions commerciales. Seuls par conséquent, les centres miniers de Tarkoua, et

ceux situés plus au nord, se trouvaient entièrement dépourvus de toute communication et devaient par conséquent être desservis pour obtenir leur développement normal. Mais il fallait prolonger la voie ferrée jusqu'à Koumassi afin de pouvoir réprimer les révoltes indigènes.

Le tracé Sekondi-Tarkoua-Koumassi fût adopté de préférence à ceux dont le point de départ aurait été Cape Coast Castle ou Accra.

Cependant, le port de Sekondi n'étant pas d'accès facile, un warf fût construit pour faciliter le débarquement des marchandises. A la suite du développement pris par le port, une nouvelle ville indigène fût créée.

Une entreprise particulière se chargea de la construction de la ligne. Dès l'achèvement des travaux en 1903, l'exploitation en a été faite par la colonie et l'administration a été confiée au Gouverneur. Le tracé se dirige vers Tarkoua à travers un pays d'accès peu difficile, mais qui sillonné par de nombreux cours d'eau, a nécessité de nombreux ouvrages d'art.

La ligne commencée en février 1898 est arrivée à Tarkoua le 9 avril 1901. Trois ans avaient été nécessaires pour construire 64 kilomètres de rail. Ce retard apporté à la construction souleva de nombreuses critiques, d'autant plus que les compagnies minières à qui le chemin de fer devait apporter une vie nouvelle, se trouvèrent dans l'impossibilité absolue d'augmenter leur exploitation. En outre, les territoires du Nord, dans la région des Ashantis, se trouvant sous la main des indigènes, les gisements ne purent être mis en état.

Ce retard était dû aux difficultés de débarquement du matériel à Sekondi, aux maladies qui avaient rendu impossible une grande partie du personnel européen, et surtout à la difficulté de se procurer la main d'œuvre. Il y avait en 1901, 4.000 travailleurs, alors que les travaux eussent nécessité sur les chantiers la présence de 10.000.

Pendant que la section de Sekondi à Tarkoua se construisait, le gouvernement accordait l'autorisation de pousser la ligne jusqu'à Koumassi.

Les travaux commencèrent immédiatement. Dans ce pays à peine exploré, couvert d'immenses forêts, la tâche fût rendue très pénible. Il fallut constamment débroussailler et tracer une piste préalable. Plus de 1.700 indigènes furent occupés à ce travail.

En décembre 1902, la voie était arrivée à 200 kilomètres de la côte,

à Obouassi centre d'opérations de la société minière Ashantis Goldfields.

Au 1^{er} octobre 1903, la locomotive pénétrait à Koumassi, chef-lieu du pays Ashantis complètement pacifié.

Le travail de construction de ces deux dernières sections, fût plus rapide et mieux conduit. La main d'œuvre mieux recrutée avait été très abondante. 18.000 ouvriers furent occupés. La construction atteignit une vitesse de 8 kilomètres par mois, ce qui donne une moyenne de 100 kilomètres par an, qui d'ailleurs aurait pu être facilement dépassée, en raison du petit nombre de travaux d'art et de l'absence de difficultés techniques.

Le coût de la construction a été très élevé. Au mois de septembre 1902, d'après le rapport publié par le Gouvernement, la colonie avait dépensé L. 915.481 fournis par un emprunt autorisé de L. 103.500 à 3^o/. La Couronne avait avancé sur un emprunt ultérieur de L. 665.000 L. 218.001 et la colonie ayant encore avancé L. 292.149, les sommes consacrées à la construction de la ligne ont atteint le chiffre de L. 1.245.630.

Depuis cette époque, il a fallu encore subvenir à d'autres dépenses, ce qui porterait la dépense à environ L. 16 millions ou 40 millions de francs.

Quoique le prix ait été élevé, ce chemin de fer a rendu d'immenses services.

Sa mise en exploitation était impatiemment attendue; les industries minières ont utilisé immédiatement la voie ferrée qui, dès le début, a dû satisfaire à un énorme trafic de matériel et d'outillage minier.

En 1901 la ligne, ouverte seulement jusqu'à Tarkoua, a dû transporter 2.177 T. Les recettes montèrent à L. 10.355 pour les marchandises et L. 3.080 pour les voyageurs. En 1902, 7.895 T. ont été transportées et la recette totale a presque triplé L. 30.940 pour les marchandises L. 8.498 pour les voyageurs, et il faut remarquer que le trafic marchandises, importées ou exportées, était considérablement gêné par le transport du matériel destiné aux exploitations aurifères, ce qui embarrassait par conséquent le service.

Ce chemin de fer était né dans d'excellentes conditions. Il était impatiemment attendu. Les voies ferrées coloniales doivent généralement subvenir aux besoins de l'agriculture, qui n'est généralement

pas arrivée, au moment de l'exploitation de la ligne, à un développement considérable.

Dans la Gold Coast, l'industrie aurifère avait hâte d'utiliser une ligne ferrée. On n'avait pas à créer le trafic, il existait déjà, et ce qui l'indique c'est que les tarifs appliqués sont tout à fait opposés de ceux qui sont appliqués sur les lignes de Sierra Léone. Les tarifs sont très élevés et pourtant dans la période de janvier à novembre 1902, pour la section Sekundi-Takoua, 6.000 T. de marchandises transportées ont produit L. 2.400. Si on admet que les frais de transbordement et de débarquement ne sont pas compris dans ce chiffre, la tonne paiera pour effectuer le parcours de 64 kilomètres L. 4, ou 100 fr, ce qui porte le transport de la tonne à 1 fr. 56 le kilomètre.

Les voyageurs paient 5, 2 et 1 décimes pour les 1^{re}, 2^e et 3^e classes.

Les marchandises paient, par mille, pour la 1^{re} classe, 2 shilling 6, en 2^e classe, 2 shilling et, en 3^e classe, 1 shilling 3.

Les compagnies minières ont vivement protesté contre la mise en vigueur de pareils tarifs, en raison des difficultés qu'éprouverait le transport du matériel et des produits.

Le 21 décembre 1903, M. Perey Tarbrut, à l'assemblée générale de l'Ashanti Corporation, faisait connaître que la machinerie minière transportée par le Gold Coats Railway coûtait 2 shilling 6 par tonne, alors que la même machinerie coûtait seulement 1 décime par tonne sur la ligne de l'Ouganda.

Le grand avantage de la construction des chemins de fer de la Gold Coats est d'avoir fait éclore une série de petites lignes qui se raccordent à la ligne principale et qui sont d'une utilité énorme pour les entreprises minières.

La Wassau et l'Ashanti L. J. se sont solidarisées avec d'autres sociétés pour faire procéder à des études, pour la construction d'un tronçon de ligne de 18 milles, entre Tarkoua et la Broomassi Prestea. Un tramway rattacherait Butabuoy, situé sur cette ligne au puits principal de la Broomassie.

La concession de l'Ashanti Sansa est également reliée à Obuassi par un petit embranchement. Le tracé d'une voie ferrée qui gagnerait le district Princesso, où de nouveaux gisements ont été découverts, a été étudié.

Sur d'autres points de la colonie, on a procédé également à la construction de lignes. Un chemin de fer de 18 kilomètres fait communi-

quer Accra et Kpong, sur la Volta, reliant le port d'Accra à toute la partie navigable de la Volta et permettant ainsi l'écoulement d'une quantité de produits anglais qui pénétreraient par le fleuve au cœur du Togoland jusqu'à Ketté Krattiyi. Une concurrence redoutable est faite au commerce allemand et le port de Lomé, dans le Togoland, a vu se dresser le port d'Accra, qui lui a porté un sensible préjudice.

En dehors du commerce des mines, il a été exporté en 1902 L. 37.475 de noix de Kola, L. 94.944 de cacao, L. 21.896 d'acajou, L. 132.059 d'amandes de palme, L. 235.211 d'huile de palme, L. 88.602 de caoutchouc.

Les exportations augmentent tous les jours, les indigènes arrêtés longtemps par les révoltes et les rébellions Ashantis, peuvent s'adonner complètement aux cultures et au développement de leur pays.

Les mines sont également très prospères et il est évident que d'année en année on verra augmenter la prospérité économique grâce aux chemins de fer de la Gold Coats.



Colonie du Lagos

La Colonie anglaise du Lagos, réunie à la Nigéria du Sud, se trouve située entre la colonie française du Dahomey et la colonie allemande du Cameroun. Elle est limitée au Nord par la Nigéria du Nord, qui comprend les anciens sultanats du Sokota et du Bornou.

Sa position géographique est excellente. Placée au cœur même du Soudan, dont elle peut drainer tout le commerce, soit par la Bénoué et le Niger, vers les ports de Bonny et d'Akassa, la région du Sokoto, à l'Est, se trouve desservie par le port de Lagos.

L'occupation par les commerçants et les troupes anglaises remonte à 1861, mais les territoires du Lagos ne furent érigés en colonie de la Couronne qu'en 1886. Jusqu'à cette époque, le Lagos faisait partie de la colonie de la Gold Coast et son siège administratif était Accra.

Assez peuplée, possédant des villes comme Abéokouta, Ibadam, Ilorin, qui ont une population de 30 à 150.000 habitants, la colonie du Lagos est prospère.

Malheureusement, le port de Lagos, capitale de la colonie, est très mal situé. La lagune de Lagos se trouve limitée au Nord par la terre ferme et au Sud par l'île de Kuramo. Mais, en raison de la barre qui

se déplace et ne laisse qu'un chenal de 2^m50 environ de profondeur, le débarquement des navires est très difficile et s'opère en pleine mer.

Quoi qu'il en soit, les Allemands et les Anglais ont développé leurs lignes de navigation de cette région, et en 1902, la Woermann Linnie avait déjà 223 navires en service.

A l'origine de l'occupation, la Colonie faisait un commerce de coton, dont l'exportation atteignit, en 1869, 2 millions de francs.

Mais la concurrence des plantations américaines fit bientôt abandonner cette culture, et en raison même des difficultés de transport, les exportations étaient, en 1879, descendues à 10.000 fr.

Il était par conséquent indispensable de donner au commerce de cette colonie une vie nouvelle. Aussi, dès que Lagos fut constitué en colonie indépendante, l'utilité d'un chemin de fer parut incontestable et le problème de la construction fut abordé immédiatement.

Les premières études d'un tracé restèrent sans résultat. Les colons européens, en pleine crise commerciale, restaient indifférents à ce projet et les indigènes s'opposaient à ce que leurs territoires fussent traversés par la voie ferrée.

Cette situation malheureuse se prolongea jusqu'en 1894. Les Chambres de commerce de Liverpool et de Manchester, comprenant quel immense réservoir pour l'industrie textile pouvait être constitué par le développement de la culture cotonnière au Lagos, demandèrent au gouvernement de s'intéresser à la construction d'une ligne.

Les agents de la Couronne pour les colonies chargèrent M. Shelford d'une mission.

Les divers tracés possibles furent immédiatement discutés. A première vue, il semblait évident que, Ibadan, centre de la culture cotonnière, devait être le pivot de la future ligne. En effet, les produits étaient portés d'Ibadan, à dos d'homme jusqu'à Ikorodu, Egerin et Epe, d'où ils étaient dirigés par bateau, sur Lagos. Par conséquent, le point initial de la nouvelle ligne devait être l'une de ces trois villes, mais, pour cela, il fallait sacrifier Abéokouta, centre également très important.

Le gouvernement désirait, en raison d'un prolongement éventuel de la ligne vers le Nord de la Colonie, dans la région du Bariba, qu'Abéokouta fut desservi.

Il fut, par conséquent, décidé que la voie ferrée partirait de Lagos, desservirait Abéokouta et se dirigerait ensuite à l'Est, sur Ibadan.

Mais le problème de la construction de la gare, en raison de la lagune de Lagos, était très difficilement résoluble.

En effet, il était indispensable que la gare initiale fut construite en un point où les habitants puissent accéder sans difficultés et que, d'autre part, le warf où accèderaient les navires ne fut pas non plus trop éloigné de la ville.

M. Shelford examina les divers emplacements et, en fin de compte, choisit l'île Iddo, qui fut réunie, par deux ponts de 305 à 730 mètres, les ponts Carter et Denton, à Ebutté-Metta et à Lagos.

Quand la construction de la ligne fut décidée et que le tracé définitif fut approuvé, on doubla la largeur du pont Denton, dont la moitié fut consacrée au passage de la voie ferrée.

Comme le point initial ne pouvait pas être le village d'Ebutté-Metta, en raison de son éloignement du port et des difficultés de transbordement et que, d'autre part, il fallait construire un pont de chemin de fer qui, reliant l'île d'Iddo, au pont de Lagos, nécessiterait une énorme dépense, fidèle au principe qu'il fallait, avant tout, consacrer les premières ressources à l'avancement de la ligne vers l'Interiorland, la question du point initial fut pour le moment réservée.

En 1895, le gouvernement autorisa la construction du chemin de fer, d'abord jusqu'à Otta, ensuite jusqu'à Abéakouta. Les travaux furent faciles à mener jusqu'à Arigbajo, où des terrains rocheux à fleur de terre rendirent les terrassements très pénibles et très longs.

D'Abéokouta à Ibadan, le tracé choisi ne présente pas beaucoup de difficultés. Le manque d'eau, les forêts très denses, qui obligeaient au débroussaillage et la rareté de la main-d'œuvre furent les principaux obstacles.

Les travaux de construction ont été évalués à L 1 million ou 25 millions de francs pour une ligne de 124 milles ou 198 kil. 500.

Dans ces dépenses figurent les sommes nécessaires à l'établissement d'un tramway reliant Lagos et Iddo, et les travaux de dédoublement des ponts Carter et Denton, ce qui, déduction faite de ces sommes, permet d'évaluer le prix du revient du kilomètre à 115.000 francs, matériel compris.

On a également construit une ligne de tramway de 3 kilomètres, qui relie Aro à la ceinture extérieure de la ville d'Abéokouta.

La charge annuelle au compte de la dette publique se monte à L 51730.

Au début de l'exploitation, le personnel et le matériel laissaient beaucoup à désirer. On utilisait, pour les trains, des locomotives peu puissantes, qui pouvaient à peine gravir les moindres pentes, ce qui occasionnait souvent des retards, interrompait les voyages et, en enlevant toute régularité à l'exploitation, causait un énorme préjudice aux recettes. Pour remédier à cette situation, la Compagnie a acheté six locomotives d'un tonnage suffisant permettant de faire face aux difficultés de l'exploitation.

Au point de vue tarif, les marchandises, non compris les produits agricoles, sont divisées en trois classes, qui paient respectivement 9 décimes, 6 décimes, 3 décimes par tonne et par mille, avec un rabais de 7.50 0/0 et 10 0/0 pour tout expéditeur de 10 et 15 tonnes de marchandises.

Le tarif voyageur est très bas, d'ailleurs il n'y a que les indigènes qui utilisent la ligne. Le tarif de 3^e classe est de 0.05 par mille.

En 1902, sur 81.255 voyageurs, le 97 0/0 était composé d'indigènes.

Il a été transporté 35.951 tonnes de marchandises, dont 64 0/0 d'exportation et 13 0/0 d'importation.

Les recettes de 1902 ont été de L 43311, qui ont permis de couvrir les frais d'exploitation, ce qui déjà était d'un excellent résultat.

Cependant, la Compagnie ne considère pas comme suffisante la ligne Lagos, Abeskouta, Ibadan. Un prolongement au Nord, vers le Niger ou le Tchad est indispensable.

Dans une conférence donnée à Liverpool, en 1898, l'ingénieur Sheldford préconisait un projet qui, passant par Ilorin, gagnerait le Niger navigable, ce qui permettrait de faire descendre vers la Colonie anglaise tout le commerce de la région du Gando et surtout du Soudan français.

Sir William Mac Grégor, gouverneur du Lagos, était partisan de ce projet. Dans un discours qu'il prononçait à Lagos, envisageant la possibilité de construction du Transsaharien, il engageait à une construction rapide d'une ligne qui empêcherait de mettre le Nigéria et le Lagos aux portes de l'Algérie.

Sans vouloir discuter, dans ce chapitre, la possibilité de construction d'un Transsaharien, il est certain que la construction d'une ligne de pénétration du Lagos ne fera pas obstacle au développement du trafic du Transsaharien, car l'une et l'autre de ces lignes disposeront

d'éléments commerciaux tout à fait dissemblables et deviendront chacune une zone tout à fait différente.

Les adversaires du tracé Ibadan, Ilorin, Jebba et Kano déclarent que Lagos, en raison de sa situation géographique, n'est pas susceptible d'obtenir un développement considérable et, par conséquent, d'ouvrir un débouché à une ligne dont le trafic sera très important. Pour atteindre le Tchad, il vaudrait mieux donner comme point initial à la ligne Old Calabar qui, avec peu d'argent, pourrait devenir un port très commode.

Kano n'est pas un centre commercial, c'est seulement une position intéressante au point de vue diplomatique et militaire. Si la ligne suit le Niger navigable, il est certain que tout le trafic continuera par habitude d'abord et surtout par économie, à emprunter la batellerie qui descendra les marchandises à Okassa au lieu de les amener à Lagos. Tous les produits de la région d'Ilorin remonteront soit au nord sur Jebba pour ensuite se servir du fleuve, ou bien iront rejoindre au Sud, ce qu'ils font déjà, la ligne du chemin de fer à Ibadan.

Cependant, la construction d'une voie ferrée jusqu'au Niger a paru utile.

Les travaux sont en bonne voie. Le rail a déjà dépassé Ilorin et atteindra, en 1910 ou 1911 la ville de Jebba, sur le Niger. Le pont du Niger, à Jebba, est projeté et sera établi incessamment. La continuation de la ligne au-delà de Jebba, vers Kano et le Tchad, est en cours d'exécution, sous les auspices de sir Percy Girouard.

Le chemin de fer du Lagos, qui a déjà donné de si excellents résultats, est appelé à contribuer puissamment, et dans un très bref délai, au développement commercial et industriel d'une région qui possédant de grandes richesses atteindra une prospérité tous les jours croissante.



British Central Afrika Protectorate.

Cette colonie située entre le Mozambique, l'est Africain Allemand et la Rhodésie est limitée par le lac Myassa sur sa côte orientale.

Cette région excessivement fertile, un sol propre à de nombreuses cultures, a été assez peu exploité. Les communications sont lentes et difficiles, et quoique le Shire, qui est un affluent du Zambèze, soit un

moyen de communication, qui facilite les échanges entre le protectorat et les colonies avoisinantes, le Gouverneur en 1903, adû inscrire au budget, une somme pour l'achat de quarante-un chariots à bœufs, dix chariots à emballer et cinq voitures locomobiles, qui peuvent en un voyage porter jusqu'à cent dix tonnes de marchandises.

Devant cette situation assez difficile, qui rendait les transactions commerciales impossible, les Portugais acceptaient la construction d'une voie ferrée, de Quélimane à la frontière anglaise, à condition que cette voie ferrée, serait prolongée à travers le Nyassa et les territoires du protectorat.

Cette ligne, d'une importance capitale, pour l'Angleterre, était dans cette région, sa seule ressource.

En 1902, le gouvernement britannique, accordait à la Shire Highlands Railway Limited, la concession de la ligne de Chiromo, port, sur la Shire, à Blantyre, chef-lieu commercial du pays. Le prolongement jusqu'au Nyassa, était inscrit au programme.

La construction fut confiée à la British Central Afrika, C^o, qui reprit les droits précédemment accordés, à la Sharrers Zambezi traffic C^o.

Les travaux ont été commencés en 1903. Le matériel nécessaire, avait été commandé en Angleterre. A la suite d'un accident survenu au navire qui le portait et qui s'échoua à hauteur du cap Guardarfui, un retard sérieux fut apporté, dans la mise à exécution du projet.

Les terrassements nécessaires ont été effectués par 12.000 travailleurs indigènes.

Aucune difficulté n'est survenue dans la construction de cette ligne, qui traverse une région n'offrant aucune obstacle naturel.

La ligne est actuellement arrivée à Blantyre, d'où on la prolongera jusqu'à Zamba, capitale du Protectorate.

Cependant cette ligne n'aura une réelle importance, que le jour où le Portugal, se sera décidé à construire sa ligne du Mozambique. et il est certain que Thinde et Quélimane, seront des ports très florissants, appelés à servir de débouché, non seulement au Mozambique, mais encore à la British Central Afrika Protectorate, et à la colonie de la Rhodésia.

Pendant les travaux de construction de la ligne, on a découvert d'importants gisements de houille, près de la Songoue aux environs de Chikwaroa, Deep-Bar et dans la West-Shire, près de Chikwaroa.

Uganda.

Lorsque la mise en exécution du projet de chemin de fer de l'Uganda, fût connue, elle suscita, en même temps qu'un étonnement considérable un doute sérieux. En effet, les relations des voyageurs qui avaient visité la région concluaient très nettement à l'impossibilité de pénétrer à l'intérieur en raison des difficultés matérielles et des obstacles qui allaient se dresser dans une zone tout à fait déserte, sans aucune végétation ni culture, sans eau potable et lui succédant, des massifs montagneux variant entre 2.300 et 3.000 mètres d'altitude.

L'exécution de cette ligne était une œuvre d'une hardiesse peu commune et lorsque en 1901 la locomotive aboutit à Port-Florence sur les bords du lac Victoria, au doute et au scepticisme du début, fit place une admiration sans réserve pour tout le personnel chargé de la construction.

Ce chemin de fer a été avant tout un chemin de fer politique. Il faisait en quelque sorte partie du programme de pénétration coloniale anglaise, C'était un chemin de fer « impérial », considéré comme une nouvelle fenêtre qui s'ouvrait sur l'Océan Indien et comme un embranchement du futur Transafricain.

En outre, il pouvait être un précieux auxiliaire pour la campagne du Soudan égyptien qui aurait permis d'attaquer les Madhistes par le Sud. Il est vrai, qu'au moment de l'étude du projet, on ignorait absolument pour un corps expéditionnaire l'impraticabilité absolue des régions du Bahr et Gazal et de Faschoda. Ainsi donc, cette voie ferrée solutionnait le problème politique, et assurait à l'Angleterre la prépondérance absolue, sur les territoires compris entre Wadis Halfa et le lac Victoria. Sans doute, la contrée desservie, notamment la région du lac Victoria, est riche, boisée et possède des plantations de caoutchouc dont le rendement peut être sérieux, mais l'utilité d'un chemin de fer dans cette région, était très discutable au point de vue commercial, le Bahr et Gazal suffisant largement au trafic.

L'East Afrika protectorate comprend quatre provinces. Jubaland, Tomaland, Seyidiye, Ukamba avec pour capitales respectives, Kisumu, Lamu, Mombaza et Mériobi.

Bornée au Nord par l'Ethiopie, à l'Est par le territoire italien du Bénadir, à l'Ouest, par l'Etat indépendant du Congo, et au Sud, par l'Afrique orientale allemande, cette colonie était considérée comme

un large couloir à deux sorties, mais qui ne pouvaient pas communiquer entre elles.

La création de la ligne allait établir les relations entre Mombaza et Port-Florence, aussi en 1890 on décida de procéder aux études du projet de construction.

Le major du génie, sir Macdonald, dirigea en 1891 et 1892 la mission d'études du terrain. Les territoires appartenaient encore à la compagnie impériale britannique de l'Est africain, et la mission fût envoyée aux frais de la compagnie, mais avec l'assentiment du Gouvernement, pour établir l'itinéraire de la ligne.

4 officiers, 2 agents civils, 50 européens ou indigènes composèrent la mission divisée en deux détachements qui opérèrent séparément.

La mission prit rapidement contact avec les indigènes, fit du commerce et rapporta d'excellents et utiles renseignements sur les mœurs des habitants et les ressources du pays. Il fallait s'attendre à rencontrer dans l'intérieur d'épaisses forêts difficilement pénétrables et surtout une région où la saison des pluies était fort longue.

En neuf mois, la mission avait relevé 4.385 kilomètres de terrain. Elle revint, ayant tracé un itinéraire détaillé auquel se joignait le devis estimatif des dépenses.

La ligne qui aurait 1.050 kilomètres de longueur, devait coûter L. 2.240.000, en ballastant la voie, seulement aux endroits trop marécageux.

Quelques mois plus tard, la compagnie de l'Est Africain se trouvant gênée dans ses affaires, le gouvernement anglais résolut d'administrer directement les territoires et de prendre en charge la construction du chemin de fer.

Les travaux commencèrent en 1896. De grosses difficultés surgirent. D'abord la main d'œuvre indigène fut insuffisante et il fallut faire appel à des équipes d'Hindous. Des pluies tombèrent en grande quantité qui rendirent l'état sanitaire du personnel très mauvais et causèrent des épidémies. L'eau potable fit entièrement défaut, pendant les 200 premiers kilomètres. Il fallut se procurer, l'eau nécessaire, non seulement à l'alimentation du personnel, mais encore aux locomotives. On installa à Kilindini une distillerie d'eau de mer, et en plus du tender qui emportait 8.000 litres, un wagon citerne de 11.000 litres était joint à chaque train de matériel. Vers Nijoribi à 500 kilomètres, l'eau nécessaire aux machines fût trouvée.

Les transports de matériel furent très difficiles à organiser. Les mouches tsé-tsé rendaient impossible le transport par animaux. Comme les locomotives employées n'étaient pas en nombre suffisant, qu'il était impossible d'en construire sur place, le problème du ravitaillement, tant en nourriture pour le personnel qu'en matériel pour la construction, fût l'objet de préoccupations sérieuses.

Le gouvernement fit venir 10 locomotives routières qui pouvaient parcourir des terrains fort accidentés, ce qui permit de maintenir en avant du chantier principal de nombreuses équipes pour préparer les terrassements.

Tous ces obstacles que la mission d'étude ne pouvait prévoir, furent cause, non seulement d'un retard considérable dans la livraison de la ligne, mais encore occasionnèrent un énorme supplément de dépenses.

Arrivée dans la zone montagneuse, la ligne fût rapidement construite. Le tracé de la mission Macdonald fût presque entièrement suivi, sauf à partir de Takuro, où on substitua un autre itinéraire.

Au lieu de contourner les montagnes du Mau, on les traversa et la voie ferrée aboutit à Port-Florence, au lieu de Port-Victoria, raccourcissant ainsi le tracé, de près de 100 kilomètres et donnant à la ligne, comme point terminus, un port excellent, admirablement situé.

La ligne est très accidentée. A certains endroits, elle atteint la cote de 2.900 mètres, et sur le lac Victoria, la voie arrive à 1.100 mètres d'altitude.

Le chemin de fer est à voie unique.

La construction commença en 1896. Nyrobi à 574 kilomètres de Mombaza fut atteint, en mai 1899 et Port Florence en décembre 1901.

Six années avaient été nécessaires, pour construire une ligne de 966 kilomètres, comprenant 1.439 ouvrages d'art dont 35 viaducs en acier.

La Compagnie possédait en 1903, soixante-dix locomotives, deux cents wagons de voyageurs et 1.000 wagons de marchandises.

Malheureusement, les tarifs trop élevés ne permettent pas le transport des marchandises de petite valeur.

Mais la Compagnie, a naturellement cherché à amortir, dès le début, son excédent de dépenses de construction, et il faut espérer, qu'elle mettra ses tarifs, à un taux permettant de donner à la ligne, un mouvement commercial considérable.

Eu outre, l'agriculture dans le pays est peu développée. L'indigène ne travaille la terre, que pour subvenir à ses besoins. Quand cet état de choses cessera, que les richesses naturelles du sol, et du sous-sol seront exploitées, il est absolument évident, que le trafic, pourra non seulement payer les dépenses d'exploitation, mais encore commencer à amortir celles du premier établissement.

Le mouvement général du commerce était :

en 1899-1900 de 446.612 L. importation, et 21.685 L. exportation.

en 1902-1903 de 443.032 L. importation, et 22.074 L. exportation.



Ligne du Cap au Caire.

L'Angleterre, qui possède à l'heure actuelle, un réseau ferré de plus de 7.000 kilomètres en Afrique du Sud, plus de 2.000, dans les possessions d'Egypte, a rêvé depuis de longues années, de couronner cette œuvre immense, par une œuvre plus grandiose encore, et qui serait le chemin de fer, reliant la Méditerranée au Cap de Bonne Espérance.

Ce projet, qui il y a seulement trente ans, aurait fait sourire et aurait été immédiatement classé, dans le domaine du rêve et de la chimère, est à peu près sorti déjà, de la zone immatérielle, de la théorie, pour prendre bientôt une allure de probabilité et même de certitude.

Et tout ce travail, tous ces efforts patiemment accumulés, toutes ces études élaborées avec une patience que n'a rebuté, ni les railleries, ni les sarcasmes, sont l'œuvre d'un homme, auquel l'Angleterre doit en partie sa politique coloniale en Afrique, Cécil Rhodes.

Sans doute, son œuvre peut soulever des critiques, sans doute, ce nom attire bien des haines et évoque bien des malheurs, sans doute la paix européenne a été troublée par lui, et dans les plaines du Transvaal, beaucoup dorment leur dernier sommeil. Qu'importe ! S'il a détruit beaucoup, il a beaucoup créé, et le rêve de domination, le rêve impérialisme, c'est lui, qui constamment l'a caressé, qui l'a rendu possible, qui l'a réalisé.

Cécil Rhodes avait compris que désormais, dans l'organisation des territoires à coloniser, si le premier effort, devait être fait par l'explorateur et le soldat, l'ingénieur devait marcher de pair, et c'est pourquoi, il considérait que le chemin de fer était le seul conquérant, qui

dans l'avenir, remporterait pacifiquement des victoires durables et utiles à l'humanité.

C'est pourquoi, Cécil Rhodes a conçu le rêve du Transafricain « The Cape to Cairo ». Sans doute, l'apparition d'un tel projet, suscita un étonnement mêlé d'incrédulité. C'était une idée absurde, irréalisable, qu'il fallait comme tant d'autres, laisser dans le domaine de la pure doctrine. Et à mesure, que l'on réfléchissait à la question, que l'on raisonnait, que l'on examinait le problème, sous une autre face, on s'apercevait, que sur bien des points il était réalisé, que ce chemin de fer était déjà amorcé — le Cap étant doté d'un immense réseau, l'Egypte et le Soudan Egyptien, possédant des lignes pénétrant assez loin dans l'Hinterland — et qu'en somme, il suffisait pour solutionner le problème, de raccorder ces tronçons.

Mais les critiques se faisaient jour. Jusque là, le plus long réseau exploité, était celui de New-York à San Fransisco, qui avait 2.266 milles, qui était 71 % plus court que le futur projet. Trouverait-on une société financière assez puissante, pour engager de telles sommes, dans une entreprise, fournissant tant d'aléas.

L'Etat, accepterait-il l'exécution d'une pareille entreprise, et de quelle utilité réelle, serait une telle ligne.

Si l'universelle unification des tarifs, des types de matériel, des modes d'exploitation est logique et désirable, la bonne administration des réseaux, aux points de vue social et économique tous ensemble, ne se peut assurer, qu'en modérant et localisant leur étendue, et la poursuite de ce but inutile, l'énorme allongement de la voie, d'un point du globe vers un autre, aboutit à des résultats financiers merveilleux.

De plus, entre la Haute-Egypte, où la vie agricole et l'utilité de la voie décroissent, en même temps, que se restreint la vallée du Nil, et les régions marécageuses du Sobat, s'étendent des pays, que de longtemps ne traversera point le rail, car on n'exploite pas le désert.

Sans doute, toutes ces remarques et toutes ces critiques, ont battu en brèche le projet, mais le Napoléon du Cap a conservé d'irréductibles partisans et l'état actuel des chemins de fer anglais, dans ses régions, permet d'espérer, que peut-être dans quelques années, il sera possible de voir la locomotive, aller d'une extrémité à l'autre de l'Afrique.

Examinons donc la question, telle qu'on peut la résoudre, et quels itinéraires peuvent être suivis.

Le chemin de fer du Cap et de la Rhodésia, partant de Cape-Town. pour aboutir aux Victoria Falls, ont une longueur de plus de 2.700 kilomètres. Au nord, d'Alexandrie à Khartoum, 2.000 kilomètres sont exploités ; ce qui porte à 4.500 kilomètres, le trajet que l'on peut déjà effectuer,

Si nous ajoutons à ces chiffres, les 640 kilomètres de traversée du lac Tanganika, et les 500 kilomètres du lac Victoria, nous aurons un total de 5.840 kilomètres.

Or, le projet total comprendrait un maximum de 10.000 kilomètres. Il reste donc à construire encore, un tronçon d'environ 4.000 km.

L'itinéraire projeté passerait par Fort Salisbury, le lac Nyassa, Abercorn, le lac Tanganika, le lac Albert Edouard, Lado, la vallée du Nil en suivant le Bahr el Gazal et Khartoum, où la ligne du Soudan égyptien serait rencontrée. Cependant, des difficultés pourraient surgir pour la construction entre Fort Salisbury et les lacs Tanganika et Albert.

Des mines de charbon ayant été découvertes à Wankuè et des gisements de cuivre ayant été rencontrés vers la Kafuè, un autre projet qui parut plus pratique fut envisagé.

De Fort Salisbury, la ligne irait rejoindre les Victoria Falls. Au nord de l'Uganda, le tracé pourrait suivre le Nil, mais toute la vallée du Nil étant marécageuse, des travaux de terrassements seraient difficilement exécutables et, par conséquent, l'exploitation serait impossible. Il vaudrait mieux, étant donné la convention du 15 mars 1902, se rejeter vers l'est et aller rejoindre le chemin de fer anglo-ethyopien du côté d'Hang, sur le Boro, d'où l'on gagnerait le Nil Bleu à Rosaires.

La région d'Ilang et de Faschoda deviendrait le centre de la construction de la ligne, qu'il serait facile de ravitailler en matériel et en approvisionnements par le Soudan égyptien.

Dans ce projet, où il semble que toutes les difficultés matérielles puissent être, malgré tout, résolues, il y a encore certaines questions qu'il faut envisager et qui seront un peu plus incommodes.

En effet, par quelque côté que passe le Transafricain, qu'il passe à l'Est ou à l'Ouest du lac Nyanga, il se heurte à des territoires non britanniques et naturellement l'affaire sort de la compétence du Foring Office pour intéresser les chancelleries belges et allemandes.

La Belgique et l'Allemagne vont-elles accepter qu'un chemin de fer « impérial » traverse les colonies du Congo et de l'Afrique orientale

allemande, et si elles accordaient pareille autorisation, n'offriraient-elles pas à l'Angleterre des débouchés nouveaux ?

N'oublions pas que la rivalité est ardente entre l'Angleterre et l'Allemagne et que, Cécil Rhodes ayant déjà soumis cette question à Léopold II et à Guillaume, si le premier refusa nettement d'accepter l'autre ne voulut point se prononcer.

Dans un numéro du journal la « Tägliche Rundschau » un article très intéressant résume les idées allemandes sur le Transafricain :

« La mise en communication du Sud Africain anglais avec le Soudan, par un chemin de fer anglais, équivaldrait à la ruine préméditée de notre empire colonial africain. Ce chemin de fer ne serait d'aucune utilité pour notre colonie. Il n'aboutirait qu'à anglicaniser notre territoire du protectorat et, si ce projet pouvait être réalisé, il donnerait à l'influence anglaise un essor si extraordinaire que nous serions bientôt contraints, en Afrique, de plier bagages. Nous regretterions vivement qu'il se trouve un groupe de capitalistes allemands disposés à appuyer, par leur concours, la politique de propagande de Cécil Rhodes, alors que nul ne songe à construire la seule ligne qui nous serait utile et vraiment nécessaire à notre territoire du protectorat, c'est-à-dire le chemin de fer central de l'Est africain, reliant l'océan Indien à l'Angleterre. »

Donc aucune concession ne paraît devoir être faite à l'Angleterre, à moins que, pour partager la prépondérance en Afrique centrale et orientale, l'Allemagne ne consente à donner une pareille autorisation. L'Allemagne serait dupe d'un tel marché, car l'Angleterre est déjà trop solidement établie dans toute cette région pour y perdre, au bénéfice d'une autre puissance, la plus petite parcelle de son influence.

Mais, si nous envisageons le problème comme étant possible, une fois ce chemin de fer construit, de nombreuses lignes sur la mer Rouge et l'océan Indien viendront s'y raccrocher.

Déjà Suarín-Berter est construit. Le tronçon Djibouti-Addis Abbaba, bientôt terminé, sera prolongé par le chemin de fer anglo-éthiopien, jusqu'à Ilang. et le Transafricain. La ligne Mombaza-Port Florence est en exploitation.

Tout un immense réseau se développera et de toute cette « main line » échapperont des bras de fer qui viendront s'engloutir dans l'Océan.

Avec le Transafricain, l'Afrique, selon une très pittoresque expres-

sion, sera d'ici quelques années, mise sur un gril fait de rails anglais.

Examinant maintenant les services et l'utilité d'un tel projet, il faut constater que le trajet ne sera pas énormément raccourci et que les communications, entre l'Europe et Capetown, par Alexandrie, ne seront pas considérablement réduites.

En effet, un voyageur mettra quatre ou cinq jours de Londres au Caire et onze jours du Caire à Capetown, ce qui porte à quinze jours la durée du trajet. Or il faut, par bateau, de dix-huit à vingt jours.

Sans doute, un tel chemin de fer ne sera pas uniquement destiné à un trafic direct entre le Caire et Capetown et, sans doute, toutes les marchandises partant de ces deux villes ne seront pas forcément destinées à parvenir à l'autre extrémité de la ligne.

Le Transafricain se développera par fractions et par portions. Te voyageur qui voudra atteindre Ilang, sur le Daro, débarquera à Djibouti et prendra la ligne franco-éthiopienne-anglaise; tel autre qui voudra aller au cap Albert prendra la ligne Mombaza-Port Florence et utilisera le Transafricain.

Ce sont surtout les trouées sur la mer qui bénéficieront de ce chemin de fer et, par conséquent, toutes les colonies qui ont une fenêtre sur la mer Rouge ou l'océan Indien auront un grand intérêt, au point de vue commercial, à l'exécution du projet.

Ce ne sera pas une ligne d'intérêt général qui sera exploitée, mais un énorme chemin de fer d'intérêt local.

Si nous envisageons le côté financier de la question, la dépense d'après Cécil Rhodes, est estimée à L. 25 millions, ou 625 millions de francs. Dans ces conditions, les recettes risquent fort de ne jamais pouvoir amortir les frais de premier établissement.

Sans doute, des mines, des forêts pourront être exploitées, l'agriculture pourra être développée, mais il faudra des années et des années pour arriver à des résultats permettant d'équilibrer les dépenses et les recettes d'exploitation.

Le trafic voyageur sera peu alimenté. Les régions traversées sont peu habitées et, à part quelques touristes amenés par l'agence Cook, nous ne voyons guère ce qui pourra augmenter le trafic voyageur.

Sans doute, un tel prodige réalisé pourra avoir sur les indigènes de Chibouk, du Lado, de l'Ouganda et des populations riveraines des lacs, un pouvoir de fascination énorme. Ce sera l'Angleterre impériale qui signalera son passage et marquera sa domination. Mais est-

il bien nécessaire de produire un effort si disproportionné aux résultats et ne vaudrait-il pas mieux laisser cette question dans le domaine des utopies merveilleuses et des rêves irréalisables ?

Cela éviterait peut-être bien des complications fâcheuses dans ces régions d'Afrique centrale, où la lutte est déjà si âpre et si ardente, et un tel chemin de fer n'ajouterait pas grand chose au résultat si magnifique que l'Angleterre a déjà obtenu dans les régions que desservirait le futur « The Cape to Cairo ».

C. — CHEMINS DE FER ALLEMANDS

Chemin de fer de Togo.

La colonie allemande du Togo limitée au nord par le Soudan français, à l'ouest par la Côte d'Or anglaise et à l'Est par le Dahomey se trouvait dans une situation tout à fait inférieure au point de vue commercial.

En effet le fleuve la Volta navigable sur territoire anglais et le chemin de fer du Dahomey amenaient à la côte tous les produits du Haut Togo.

Le gouvernement allemand pensa qu'il fallait contrebalancer l'influence anglaise et française et pour sauvegarder une situation commerciale relativement bonne il décida la construction d'une ligne de chemin de fer.

La voie ferrée devait partir d'un point sur la côte et relier les régions du Mangou. Une mission officielle d'études fut constituée en 1895, mais le gouvernement ayant refusé toute garantie d'intérêt rendit impossible la construction d'une société financière pour la construction de la ligne.

Cependant la route des caravanes aboutissant à Lome capitale du Togo, la construction d'un warf fut décidée, en même temps qu'un chemin de fer côtier à voie étroite qui amènerait à la capitale les marchandises descendues vers Bagida, Porto-Seguro, et Klein Popo.

Le chemin de fer à 4 kilomètres de longueur.

Le gouvernement allemand prit à sa charge les frais de construction environ 725.000 marks. Le prix de revient kilométrique est évalué à 17.500 marks.

Bien entendu la question du chemin de fer de l'Hinterland fut reprise. Une société le Kolonial Wirtschaftliches Komitee se chargea de procéder aux études préparatoires. Une mission était en même temps envoyée pour apprendre aux indigènes la culture du coton de manière à donner dès les premières années d'exploitation un trafic suffisant à la ligne.

La ligne quitterait Lome pour aboutir aux environs de Misahohé à

Palme avec un développement de 120 kil. On compte prolonger aussi la voie ferrée jusqu'à Sausanne Manga.

Deux grandes sociétés industrielles se sont constituées pour former la compagnie du chemin de fer de Togo et se charger de la construction de la ligne projetée avec l'espoir que le gouvernement leur accordera l'exploitation du chemin de fer de Lome à Klein Popo.

Eu 1907 les travaux de construction avaient été poussés jusqu'au kil. 122 et la dépense évaluée à 50,000 marks le kilomètre.



Chemin de fer du Cameroun.

Le Cameroun Allemand enserré par le Niger Coast et le Congo français a une échappée sur le lac Tchad. Avant que notre domination ne se soit complètement assise sur les territoires du Baguirmi et du Zinder cette colonie pouvait espérer développer dans ces régions son influence.

Aussi tout l'effort de l'Allemagne s'est-il porté à vouloir construire une ligne de pénétration faisant communiquer la côte du Cameroun avec le Tchad et sans vouloir discuter les impossibilités matérielles en même temps que les résultats tout à fait problématiques que donnerait l'exploitation d'une telle ligne, il est nécessaire de faire connaître les projets établis.

La ligne gagnerait la région de l'Adamara en traversant le pays de Bali. A l'heure actuelle tout le mouvement commercial du Haut Cameroun suit la Benoué et alimente la Nigeria.

La ligne doit partir de Victoria, cotoyer les ramifications orientales des monts Cameroun, rejoindre le Mungo à Tome, longer ce fleuve jusqu'à Mundame, remonter directement vers le Nord Est.

Le premier tronçon aura 400 kil. de longueur. Un consortium a été créé en 1901 sous la présidence du comte de Bornké et en 1903 une compagnie de chemin de fer a été constituée.

L'Etat lui a accordé de vastes concessions territoriales dont une de 600.000 hectares dans le massif de Manenguba.

En septembre 1902 une première mission est partie pour étudier sur place les terrains et recruter les travailleurs. Cette mission est revenue en 1903.

Un deuxième projet se servirait du fleuve Sanga et mettrait en communication avec la mer les riches régions de Wute.

Un troisième projet relierait à la mer les domaines de la société du Sud-Cameroun par une ligne allant rejoindre le fleuve Nyong en amont des chutes de Tappenbeck.

Le quatrième et dernier projet qui doit relier la côte avec la région du nord-est a reçu un commencement d'exécution.

La Société Ouest Africaine de plantation a construit un tramway d'intérêt privé qui partant de l'Ayse de Kakaohafen dans la baie de Victoria, dessert les domaines et amène à la côte les produits des plantations.

Le Directeur de la Société ayant envisagé la possibilité de prolonger la ligne de 50 kilomètres pour desservir les plantations des autres sociétés qui se trouvent au pied des monts Cameroun, ces sociétés déclarèrent céder gratuitement les terrains nécessaires à la construction de la ligne qui partirait de Bucca siège du gouvernement pour desservir Joppo, principale garnison, Molyko, Ekona, Manjo.

En 1903 il était question de gagner au nord le fleuve Cross et comme la société du nord Cameroun fait passer ses marchandises par voie anglaise on pourrait ainsi la desservir et conserver à la Colonie tout le trafic,

En 1904 la voie ferrée comportait 60 kil. à voie de 0.60 et arrivait à Buca et à Lisaka.

L'Allemagne s'est décidée également à construire un chemin de fer au Cameroun méridional le Sudbah.

En effet le Reichstag a voté au mois de mars 1908 la construction d'une ligne partant de Duala, coupant la Sanga à Edea pour aboutir à Widimenge sur le Njong. La distance est de 350 kil. A raison de 111.000 marks le kil. la dépense est évaluée à 39 millions de marks.

Pour exécuter ce travail l'Etat s'est procuré 3 millions pour un emprunt émis à Berlin le 30 juin 1908 par l'intermédiaire des grandes banques. L'Etat garantit le paiement des intérêts à 4 % et le remboursement des titres. L'amortissement commencera au bout de cinq ans. Les nouvelles lignes sont la propriété de l'Etat. La construction sera faite par la compagnie Lenz. Dès maintenant les études préparatoires sont terminées et les travaux de construction vont commencer s'ils ne le sont déjà.

Il restera deux sections à construire pour relier les biefs navigables

des cours d'eau et former une voie de communication continue de la côte à la frontière orientale : la section de Abong-bang sur le Nyong à Najimbele sur la Duma, environ 50 kil. et la section de Ndelele à la partie navigable du Bas-Kadès.

Au point de vue de l'exploitation agricole les progrès de la colonie ont été moins sensibles qu'on eût pu l'espérer. Cela tient à ce que l'influence du chemin de fer n'a pu encore se faire sentir. Eux seuls permettront aux produits de culture, maïs, riz, coton, de prendre dans le développement économique de la colonie la même importance que les produits naturels, caoutchouc, ivoire, huile de palme, amandes et copal.

Au point de vue commercial les résultats sont satisfaisants, malgré la dépréciation subie vers la fin de 1907 par le caoutchouc qui a porté dans la région du sud le plus grand préjudice au négoce.

La colonie de l'Afrique Orientale Allemande, qui a une superficie de 974.500 kilomètres carrés et une population de 4 millions, se trouve limitée au Nord et à l'Est par le lac Victoria et l'Afrique Orientale Anglaise, à l'Ouest par l'Etat Indépendant du Congo, au Sud-Ouest par le Sud-Africain Anglais et au Sud-Est par le Mozambique.

De même que dans l'Afrique Occidentale, le but de l'expansion coloniale a été le Soudan et le lac Tchad, dans la région que nous allons étudier, c'est le lac Victoria Nyanza et le lac Albert qui ont été les régions d'attirance et de lutte pour le développement d'influence entre l'Allemagne et l'Angleterre.

Très peu de temps après la formation de la Société Coloniale Allemande, on examina la possibilité de construire des lignes de chemins de fer.

Trois tracés furent étudiés.

Le premier, au Nord de Tanga ou lac Victoria, le second au milieu de la contrée de Dar-es-Salam au lac Tanganyika et au lac Victoria ; le troisième au Sud de Kiloua au lac Nyassa. La construction de cette dernière ligne fut bientôt abandonnée et des deux autres, la construction de la seconde fut seule décidée.

On créait ainsi une voie centrale donnant accès dans tout l'espace compris entre les deux Grands Lacs et on suivait, en outre la route importante des grandes caravanes se rendant au lac Tanganyika.

La voie ferrée part de Tanga à l'extrémité Nord de l'Afrique Orientale Allemande, en face l'île de Pemba, pour se diriger vers les plateaux

de l'Usambara. Cette ligne, qui a une longueur de 184 kilomètres, a été commencée en 1892 et livrée à l'exploitation le 10 juin 1902. Il a fallu dix ans pour livrer 84 kilomètres de chemin de fer.

En effet, par la convention du 3 août 1891, passée entre le gouvernement impérial et la Compagnie de l'Afrique Orientale Allemande, cette dernière avait pris l'engagement de constituer une Société de chemins de fer chargée de la construction d'un chemin de fer central dans l'Est Africain Allemand, destiné à relier les côtes du Protectorat Allemand de l'Afrique Orientale Allemande, avec les territoires des lacs Tanganyika et Victoria Nyanza et lui transférer les droits exclusifs qui lui appartenaient en vertu de l'article 7 paragraphe 3 de la convention du 10 novembre 1890 par laquelle le gouvernement allemand retirait à la Compagnie de l'Afrique Orientale Allemande l'exercice de ses droits de souveraineté.

Cette Société nouvelle, au capital de 150.000 marks, était reconnue comme personne morale par les Bundesrath, par décret du 16 novembre 1891, conformément aux paragraphes 8 et 10 de la loi des 15 et 19 mars 1888 sur la situation juridique des protectorats allemands. Le 22 novembre, cette Société recevait sa charte de concession. Le gouvernement se refusait à verser des garanties d'intérêt, mais il octroyait des concessions territoriales. Il était possible, à ce moment, de passer à l'exécution des travaux. De nombreuses difficultés survinrent. D'abord la chaleur, que les Européens supportaient difficilement dans la partie intérieure de la contrée, qui est un haut plateau où les variations de température sont très considérables. On constate, à Tanga, de 20° à 28° normalement et dans la partie basse du pays, entre 10 heures du matin et 3 heures de l'après-midi, une température allant jusqu'à 70°, tandis que dans les parties élevées du pays les nuits sont très froides et le thermomètre descend jusqu'à 8°.

D'autre part, les cartes manquaient aussi et les études préparatoires furent longues et coûteuses. L'établissement de repères géographiques distants de 5 à 15 kilomètres et le tracé préparatoire avaient coûté 350 marks ou 407 fr. 50 par kilomètre. Le prix des travaux préliminaires de détail s'est élevé à 830 marks ou 1.037 fr. 50 par kilomètre, soit pour l'ensemble des travaux 11.080 marks ou 1.445 francs le kilomètre.

Le manque d'expérience du personnel employé à ces études entraîne une dépense kilométrique supplémentaire de 100.000 marks, 125.000 fr.,

dans les travaux préparatoires de la ligne Tanga-Muhesa, ce qui donne une dépense kilométrique de 2.875 francs le kilomètre.

La main-d'œuvre indigène fit presque complètement défaut. Le personnel européen à son tour tomba malade et, lorsqu'en mai 1893, l'ingénieur Bernhard voulut procéder aux travaux de construction de la ligne, les études proprement dites n'étaient pas faites.

En 1895, 40 kilomètres de ligne étaient quand même construits et la station importante de Muhesa étaient desservie. La Compagnie avait cependant épuisé toutes ses ressources. Elle comptait sur l'exploitation immédiate de la ligne pour rentrer dans ses débours. Malheureusement, une partie du personnel fut atteint par la fièvre, des pluies torrentielles firent également suspendre l'exploitation en créant à la Compagnie une perte matérielle de 50.000 roupies, 75.000 francs.

Le 10 avril 1897, les trains peuvent de nouveau circuler entre Tanga et Muhesa. Au mois de mai, la circulation est de nouveau interrompue par les pluies. La voie ferrée est abimée. il faut reconstruire certains tronçons, aussi la Société demande au gouvernement une subvention annuelle. Le gouvernement offrit un appoint de 6.000 marks, jugé insuffisant par la Compagnie, qui dut liquider.

L'Etat racheta toute la ligne, partie en exploitation et partie en construction pour 1.300.000 marks.

Sous la direction d'entrepreneurs responsables, les travaux d'achèvement furent rapidement menés et, le 2 avril 1902, la ligne définitivement construite fut livrée à la circulation.

Le coût de construction de la ligne y compris les 300.000 marks employés à la réfection du premier tronçon atteint 664.300 marks ce qui porte à 100.000 francs le coût kilométrique. Or, les prévisions de l'ingénieur Bernhardt donnaient 700.000 marks de dépense totale et 48.000 francs le coût kilométrique.

La ligne Tanga Muhesa ne peut-être considérée comme terminée. Son cercle de rayonnement n'est pas suffisant, il s'arrête aux pieds des contreforts de l'Usambara et ne s'approche pas assez de Kivaï, centre d'exploitation important. Si la ligne ne se prolonge pas jusqu'à Mombo à 40 kilomètres de Korogwe point terminus actuel, elle court le risque de ne pas couvrir les dépenses d'exploitation.

Et pour cela le D^r Stuebel, directeur des colonies, avait inscrit au budget de 1903 un crédit de 327.000 marks que le Reichstag a refusé de voter.

Mais l'Assemblée étant revenue l'année après sur de meilleurs sentiments, ayant compris que le court tronçon Tonga Muhesa n'était pas viable si on n'achevait pas la construction jusqu'à Korogwe, cette section est entièrement livrée à l'exploitation. La ligne dépasse Korogwe et arrive jusqu'à 128 kilomètres de la côte

Le matériel d'exploitation se compose de huit locomotives, dix voitures à voyageurs et cinquante wagons à marchandises.

Jusqu'à ce jour l'exploitation des mines de l'Usambaca étant peu intense le trafic de la ligne est peu important.

L'Allemagne n'a pas considéré la construction de cette ligne comme le but de ces projets. Elle a eu pour objectif de créer le chemin de fer central de l'Afrique Orientale Allemande qui relierait la côte de l'Océan Indien aux grands lacs. Cette voie ferrée serait très importante. Elle partirait du port de Dar-es-Salam avec un embranchement sur Bagamoyo et passant par Rogoro, Nipouapoua et Tabora aurait une longueur de 1.173 kilomètres.

Cette ligne a surtout pour objet de contrebalancer l'influence de la ligne anglaise qui part de Monbasa vers Port-Florence sur le lac Victoria Nyauza.

Les études de ce projet remontent à une vingtaine d'années. En 1889, une consortium bavaois s'était formé pour étudier le terrain et le tracé entre Bagomoyo et Dar-es-Salam. Le gouvernement ayant refusé une garantie d'intérêt, pour lui prouver combien l'œuvre était réalisable, le lieutenant de génie Schlobach partit en mission. En 1895, une convention fut passée entre la direction des colonies du Ministère des Affaires étrangères, la Deutsche Bank et la Compagnie de l'Afrique Orientale qui consentait à fournir une somme de 100.000 marks pour l'exécution des travaux préparatoires.

Le Comité du chemin de fer central de l'Afrique Orientale allemande fut aussitôt formé. Mais les membres du Comité n'étaient pas d'accord sur le tracé de la future ligne. Les uns voulaient une ligne allant directement de Tanga vers le Victoria Nyanza, les autres et leur avis l'emporta étaient partisans d'un tracé Dar-es-Salam-Tabora avec deux embranchements, l'un vers le Victoria Nyanza, l'autre vers le Tanganyika.

Le lieutenant Schlobach fut renvoyé en Afrique Orientale pour fournir au Comité des renseignements plus précis, mais entre temps, en octobre 1896, le directeur des affaires coloniales, M. Kayser, qui

était favorable au projet, démissionna et fut remplacé par le baron de Rischsofen qui était partisan de la ligne Tanga, Victoria Nyanza.

Aucun travail sérieux n'était accompli. M. de Rischsofen fut remplacé en 1898 par M. de Buchka. A ce moment les Compagnies belges et anglaises rivalisèrent pour établir les lignes de pénétration vers les grands lacs

Le Kolomalrath demanda au gouvernement une subvention de 2 millions de marks pour commencer les premiers travaux. Mais le Reichstag refusa le vote de ces crédits. Le général von Liebert, gouverneur de l'Afrique Orientale, démissionna.

Mais le Gouvernement pour prouver qu'il était quand même partisan de la construction du Centralbahn, envoya en mission le colonel du génie Gending pour étudier à nouveau la question.

M. de Buchka fut disgracié sur ses entrefaites et remplacé par le Dr Stuebel, ministre d'Allemagne au Chili, qui, en 1901, s'était déjà entendu avec la Deutsche Bank pour créer une société concessionnaire chargée de la construction de la ligne. Une garantie d'intérêt de 24 millions de marks fut demandée au Reichstag et la ligne Dar-es-Salam à Miogoro fut considérée comme indépendante.

En 1903 la demande de crédit et le projet de loi autorisant la construction de la ligne étaient déposés au Parlement. Mais jusqu'ici encore aucune suite n'a été donnée.

L'Allemagne avait également envisagé un projet de chemin de fer du Sud qui irait de Kilwa ou de Zindi sur la côte de l'Océan Indien vers le lac Nyassa.

Les partisans de ce tracé observent qu'il serait le plus court pour atteindre la région des grands lacs. Sa longueur serait de 700 kilomètres alors que le Central Bahn aurait 1400 kilomètres et l'Uganda-bahn 935,

La dépense totale ne dépasserait pas 60 millions de marks, tandis que le Centralbahn coûterait au moins 120 millions de marks,

Aucune suite n'a été donnée jusqu'ici à ce projet.

D'après les dernières correspondances reçues en mars 1890, l'organe officiel du parti colonial, la Deutsche Koloniale Zeitung confirme la nouvelle, qu'une compagnie vient d'être créée à Berlin pour établir le trafic en automobile entre Moschi l'un des principaux centres de l'Afrique Orientale Allemande et Voi, l'une des stations du chemin

de fer anglais de l'Uganda, une distance de 200 kilomètres environ. La plus grande partie de la route appartient à la colonie anglaise et la Colonial Office de Londres a déjà promis une subvention de 20.000 marks par an pour les frais d'entretien de la route. Si le succès couronne cette première entreprise la Compagnie allemande étendra le service de façon à relier les principaux centres de l'Afrique Orientale allemande aux stations les plus importantes du chemin de fer de l'Uganda.

CHEMIN DE FER DE SWAKOMUND A OTTAI

SUD-OUEST AFRICAIN ALLEMAND

Cette ligne a été établie dans le but de permettre l'exploitation des mines de cuivre et de plomb d'Ottai et de Tsumeb, situées dans la partie Nord-Est du Sud-Ouest Africain Allemand.

Plusieurs prospections faites en 1900 avaient démontré la richesse de ces mines. Il fut même question de réunir Ottai à Port Alexandre, colonie portugaise de l'Angola, par un chemin de fer à voie de 1^m06, qui aurait continué ultérieurement vers la Rhodésia pour se souder à la voie du Cap au Caire, constituant ainsi le Transafricain.

A cette ligne, presque toute entière située en territoire portugais et qui eût dû se développer sur près de 900 kilomètres pour atteindre Ottai, la Compagnie des mines et chemins de fer d'Ottai a préféré une ligne située entièrement en territoire allemand, partant de Swakopmund pour se diriger vers Ottai. L'exécution en fut confiée à l'entreprise générale très connue d'Arthur Koppel, de Berlin.

Les premiers travaux commencèrent en 1903. Le piquetage et le débroussaillage du tracé avaient progressé de 60 à 80 kilomètres. La plateforme était préparée jusqu'au kilomètre 10, quand éclata, au commencement de 1904, la révolte des Herreros. Une partie du personnel travailleur s'enfuit; malgré le réquisitionnement d'indigènes, les travaux furent interrompus et leur avancement fut sérieusement compromis.

Et cependant la nécessité d'exploitation d'une voie ferrée s'imposait tous les jours davantage.

Il fallait réprimer la révolte et, pour cela, amener des troupes, dont le ravitaillement devait être assuré, au cœur même de la région troublée. On aurait pu pour cela utiliser la ligne Swakopmund-Windkoek, mais elle se trouvait, par suite de la légèreté du matériel et des voies

adoptées, insuffisante pour assurer le trafic qui s'était déjà accru. D'autre part, les Herreros, comprenant tous les inconvénients qu'offrait pour eux l'exploitation du chemin de fer, avaient démoli la gare, le bureau télégraphique et le pont d'Okahandja et enlevé la voie sur plusieurs centaines de mètres, tant dans la direction de Winkoek que dans celle de Woldau.

Tout en faisant procéder aux réparations, le Gouvernement se dépêcha de faire construire la ligne déjà commencée d'Ottai, qui devait doubler la ligne Swakopmund-Widkoek. Pour stimuler les efforts de l'entrepreneur et obtenir un progrès dans la marche de construction de la section d'Onguali (kilomètre 177) à Kanbid (kilomètre 191) et Omarura (kilomètre 236), une prime de vitesse fut accordée, en août 1904, à la Compagnie concessionnaire. Cette dernière dut, pour cela, augmenter la main d'œuvre, alors composée de 500 travailleurs Orambos, en ayant recours à la main d'œuvre italienne.

En mai 1904, un entrepreneur italien se présenta avec 300 ouvriers. En septembre 1904, on recruta 750 ouvriers. Mais les espérances fondées sur un tel personnel furent vite déçues. Engagés pour un salaire minimum déterminé et ne craignant aucune concurrence locale, les Italiens profitèrent de la situation. Le rendement ne dépassa pas deux mètres cubes de terrassement et de déblai par jour, alors qu'en Europe on arrive normalement à 8 et 10 mètres cubes. Ce rendement était même inférieur à celui que donnaient les indigènes Orambos qui ne touchaient cependant que 2 fr. 50 par jour, nourriture comprise, alors que le salaire des Italiens atteignait de 5 marks 1/2 à 10, c'est-à-dire de 7 à 12 francs par jour.

Le 14 octobre 1904, les travailleurs blancs de l'avancement se mirent en grève, demandant une augmentation de salaire. Au milieu de décembre, la plupart des Italiens quittèrent le chantier. La main d'œuvre s'améliora peu à peu et un meilleur rendement fut obtenu.

Le service des études avait pu procurer un certain nombre de travailleurs Herreros, auxquels s'ajoutèrent des prisonniers de guerre.

À côté de ces embarras de main d'œuvre surgirent les difficultés pour le débarquement du matériel. Le port de Swakopmund ne possédait, au point de vue du débarquement des marchandises, que des aménagements défectueux. L'approche des navires était même rendu presque impossible par suite de l'obstruction de la rade due aux mouvements des sables.

Au moment de l'arrivée du matériel, la révolte Herreros ayant supprimé tout le personnel porteur, il fallut attendre plusieurs mois avant de pouvoir débarquer. La jetée étant, de plus, insuffisante, il fallut construire un appontement qui fut en état de service en avril 1905 seulement. Il y eut en outre pénurie d'eau tant pour les travaux que pour l'alimentation des travailleurs. Jusqu'à Usakos (kilomètre 151), il fallut faire venir l'eau de Swakopmund, à l'aide de wagons-réservoirs. On dut même, pour les recherches des nappes aquifères, se servir d'une section mobile de forage avec un outillage spécial.

Après l'établissement d'une piste, les chariots à bœufs furent utilisés pour le transport du matériel, ce qui permit l'économie d'un personnel porteur considérable et empêcha la perte de matériel inévitable avec le portage.

Pour l'infrastructure, les chantiers, au lieu d'être groupés sur une faible longueur, étaient répartis sur des distances de 20 à 30 kilomètres, ce qui rendait la surveillance difficile et le ravitaillement très coûteux, mais on ne pouvait éviter cet inconvénient car il fallait installer les chantiers dans le voisinage des points d'eau.

La moyenne de longueur de voie tracée par jour a été de 1.100 à 1.200 mètres. En 1904, il a été construit et posé près de 100 kilomètres de voie; en 1905, 200 kilomètres; de janvier à septembre 1906, près de 258 kilomètres, ce qui aboutit en trois ans à un total de 581 kilomètres, y compris les 14 d'Onguali à Karibib. La vitesse annuelle moyenne a été de 193 kilomètres et la vitesse mensuelle moyenne de 16 kilomètres.

Cette vitesse, particulièrement considérable, n'a été égalée que sur la ligne d'Ouganda, construite par les Anglais avec une vitesse de 17 kilomètres par mois et sur la ligne Berber Suakin, en Egypte, où 532 kilomètres ont été construits en quinze mois.

Le terrain a été d'accès facile. A partir de Swakopmund, la ligne monte presque continuellement jusqu'au kilomètre 140, côte 1.074, descend au kilomètre 145 jusqu'à la cote 835 pour remonter au kilomètre 301, cote 1.589, point le plus élevé.

La ligne continue jusqu'à Tsumeb presque horizontalement sur un plateau à peine ondulé. Très peu d'ouvrages d'art ont été construits. 113 pour 581 kilomètres.

La ligne comporte, en dehors des gares terminus de Swakopmund

et Tsumeb, trois grandes gares, Usakos, kilomètre 151 ; Omarura, kilomètre 236, Otjivarongo, kilomètre 378.

L'effectif du matériel roulant est de 36 locomotives, dont 16 locomotives tenders et 20 locomotives à tenders séparés, 132 wagons plateforine, 55 wagons tombereaux, 20 wagons couverts, 5 wagons à bestiaux, 3 voitures de 1^{re} et 2^e classe.

La ligne est ouverte depuis trop peu de temps à l'exploitation, pour que l'on puisse donner des indications précises sur son trafic.

Dans ses débuts, elle a eu à transporter des quantités considérables d'approvisionnements de munitions et de matériel pour les troupes en campagne.

Le tonnage journalier transporté pendant la période active a varié entre 200 et 300 tonnes. A partir de mars 1906, le chemin de fer a transporté par mois de Swakopmund à Karibib et Omarura 3.500 tonnes pour la colonie et le commerce et 2.500 tonnes pour le service des constructions.

En août 1906, le tonnage du matériel de construction diminua, mais celui de l'Etat et du commerce a augmenté. Il s'est élevé à 4.000 tonnes en août, à 6.500 tonnes en septembre et 2.600 tonnes en octobre. Le nombre de voyageurs transportés pendant cette période a été de 1.000 Européens et 1.500 indigènes.

Le tonnage annuel est de 4.800 tonnes, tonnage considérable pour un chemin de fer à voie étroite, supérieur à celui du Congo qui transporte actuellement 2.900 tonnes à la montée et 8.000 tonnes à la descente. Le trafic cependant inférieur à la capacité limite de la ligne peut être accru en augmentant le service de la ligne.

Les tarifs en vigueur sont les suivants :

Voyageurs, 1^{re} classe 0.125 par kil.

— 2^e — 0.075 —

Marchandises, 1^{re} catégorie 0.50 par tonne kil.

— — 0.30 par wagon complet.

— 2^e catégorie 0.25 par tonne kil.

— — 0.15 par wagon complet.

Les tarifs, peu élevés, sont les mêmes que ceux en vigueur sur la ligne de Swakopmund à Windkock.

Le prix de revient kilométrique est de 30.000 marks, soit 37.500 fr.

Ce prix est relativement peu élevé, mais il faut tenir compte que le chemin de fer dessert une région d'accès facile, où les terrassements

ont été très peu importants, où le ballast se trouvait sur place.

Seules, les dépenses pour faire face aux difficultés suscitées par le manque d'eau et la main-d'œuvre ont augmenté la dépense de construction.

En réduisant les frais d'établissement de la ligne au minimum, on a cherché à adopter la voie aux besoins du moment.

Cette œuvre qui présente trois caractéristiques remarquables : prix de revient peu élevé, rapidité de construction, tonnage important peut faire bien augurer de l'avenir.

La seule préoccupation est de savoir si un outil créé dans de telles conditions sera suffisamment solide pour faire face à un trafic qui, tous les jours, ira se développant davantage.



Chemins de fer de Swakopmund à Windkock

L'Afrique Allemande du Sud-Ouest était une des colonies les moins favorisées. Aucune route, pas de cours d'eau. Quelques pistes et sentiers suffisaient jusqu'ici aux rares transactions commerciales. Toute une région de dunes et de steppes séparait le littoral des hauts plateaux présumés fertiles.

D'autre part, les Anglais possédant le seul port existant sur la côte, une voie ferrée s'imposait, si l'on voulait donner un peu de vie à la Colonie.

Mais les régions que pouvait desservir la future ligne paraissaient posséder peu de ressources, et comme on n'était pas certain de trouver, dans la zone des hauts plateaux, des terres cultivables, la South West Company Limited qui en 1892 avait obtenu le monopole exclusif de la construction du chemin de fer du Protectorat et qui avait immédiatement procédé aux études du tracé Swakopmund Windkock resta, jusqu'en 1897, sans donner aucune suite au projet.

En 1897, des événements graves obligèrent à un examen rapide. En effet, une épidémie de peste bovine éclata. Le bétail se trouvant décimé et les transports se faisant par charriot, tout trafic fut rendu impossible. En outre, à l'intérieur du pays, les indigènes Herreros commençaient à s'agiter. Une révolte étant possible, il fallut songer à se défendre et à ravitailler les postes de Windkock. M. de Richsofen, directeur des Affaires coloniales, se rendit compte de la situation

dans laquelle se trouvait la Colonie et comprit qu'il fallait immédiatement créer une ligne stratégique reliant le littoral aux régions menacées. Comme il fallait aller vite, le gouvernement résolut de se charger d'une telle entreprise. Sans consulter le Reichstag et sans avertir la Compagnie du Sud-Ouest Africain qui avait procédé aux études du tracé, M. de Richsofen demanda au Ministre de la Guerre d'envoyer à Swakopmund un détachement de la brigade des chemins de fer avec tous les matériaux nécessaires pour la construction de la ligne. Les premiers travaux seraient exécutés aux frais du budget extraordinaire de la guerre. Ils furent d'ailleurs rapidement terminés, la zone sablonneuse se prêtant facilement à la pose du rail. Lorsque les premiers kilomètres de voie furent construits, M. de Richsofen fit connaître au Reichstag la situation. Il donna l'assurance que quelques mois suffiraient pour terminer la ligne et que les frais monteraient au plus à 5 millions de marks. Le coût kilométrique revenait à 15.000 fr.

D'ailleurs, à ce moment, l'épidémie de peste bovine ayant cessé, les transports par bête reprirent. La révolte Herreros était terminée.

Donc l'intérêt immédiat politique et stratégique de la ligne n'existant plus, il lui fallait donner une utilité économique et régler en même temps la situation du chemin de fer vis à vis de la South West Africa Company Z^a.

Le gouvernement allemand signa un nouveau traité le 11 octobre 1908 aux termes duquel il reprenait tous les droits concédés par un précédent traité pour l'établissement du chemin de fer. La Compagnie accepta.

Mais bientôt surgirent des difficultés de construction. Après les premières plaines du littoral on se trouve en présence de ramifications montagneuses. Il fallut arrêter les travaux pour procéder à une étude approfondie des terrains. Cette étude fit connaître que les moyens dont on disposait étaient trop faibles. On en référa au Ministre de la Guerre qui envoya en mission le colonel du génie Gerding.

Cet officier supérieur adressa un rapport très détaillé où il évaluait non plus à 5 millions mais à 13.734.000 marks la dépense totale ce qui élevait le coût kilométrique à 36.000 marks.

Le Reichstag se fit un peu prier pour voter ces crédits, mais il ne pouvait suspendre les travaux et laisser la ligne inachevée.

En juin 1902 la ligne fût livrée à l'exploitation. La construction avait

duré 5 ans au lieu des quelques mois prévus. Les crédits ne furent pas suffisants et il fallut au budget des colonies de 1902 inscrire encore un crédit supplémentaire de 1.730.000 marks.

Les dépenses nécessaires pour la construction y compris la création d'un port à Swakofmund s'élevèrent à 18 millions de marks.

Le trafic de la ligne est tout à fait insignifiant.

En 1899 Importations 8.941.154 marks.

Exportations 1.390.478 —

1900 Importations 6.968.385 —

Exportations 907.565 —

1901 Importations 10.075.000 —

Exportations 1.240.000 —

Un seul train de marchandises par jour et un seul train de voyageurs par semaine fonctionne. Ces trains ne comprennent que 5 wagons jusqu'à Richsofen où ils en laissent deux. A partir de la station de Kahn ils n'ont plus qu'une seule voiture.

Les dépenses d'exploitation s'élèvent tous les ans à 2 ou 3 mille marks.

La faiblesse du rendement tient à la nature même des conditions dans lesquelles la ligne a été construite. Le transport des marchandises est presque nul et il s'améliorera difficilement malgré les tentatives de créer une exploitation agricole le long de la voie ferrée.

D. — CHEMIN DE FER BELGE

Congo belge.

L'Etat indépendant du Congo transformé par le traité conclu avec la Belgique le 18 novembre 1907 en colonie belge occupe un immense territoire des bords de l'Atlantique aux rives du Nil.

Cette colonie a pris un essor considérable dans un laps de temps relativement court. En effet nous occupions des territoires au Gabon depuis 44 ans lorsque le 4 janvier 1877 Stanley après plusieurs voyages arriva aux Stanley Falls. Après avoir franchi les chutes de Livingstone, il revenait à la côte ayant livré 32 combats, ayant vaincu tous les obstacles que la nature s'était presque acharné à mettre sur sa route.

Cependant pendant que Stanley découvrait les territoires du Congo, le roi Léopold II, le 12 décembre 1876, proposait aux savants et aux explorateurs de fonder l'Association Internationale Africaine. Cette société ouvrirait à la civilisation les régions de l'Afrique équatoriale en même temps on créerait des stations scientifiques et des postes de ravitaillement pour les explorateurs du Congo.

Cette société fit naître de nombreuses expéditions. De 1877 à 1880 quatre expéditions belges sont organisées. Le résultat fut de créer le poste de Tabora et les stations de Pala et Karema sur le Tanganyika.

Le 25 novembre 1878 le roi Léopold fonde le Comité d'études du Haut Congo et le 23 janvier 1879 Stanley quitte de nouveau l'Europe. Il est le 14 août à Banana, remonte le fleuve et fonde la station de Vivi à la fin de l'année.

Comme de Brazza son glorieux rival a planté le pavillon français sur la rive droite du fleuve, il est obligé d'en suivre la rive gauche, sur le Stanley Pool, fonde Léopoldville en face de N'Tamou appelé plus tard Brazzaville. Dans un nouveau voyage en 1882 Stanley fonde Mouata, explore le Bas Kassaï, le Fini et découvre le lac Léopold II. Malade il retourne en Europe où il abrège son séjour pour faire le 9 mai 1883 une nouvelle exploration qui apportera à l'Etat indépendant la station de l'Equateur, toute la région de Katanga, le lac Toumba et la station de Stanley Falls.

Pendant cette exploration, l'Association Internationale du Congo adressa une circulaire aux puissances pour faire reconnaître le nouvel état.

La conférence de Berlin se réunit le 15 novembre 1884, elle discuta le statut du nouvel état dont le roi Léopold II était déclaré souverain et dont la constitution fut proclamée à Boma le 1^{er} juillet 1885.

Cette convention assure la liberté du commerce dans le bassin du Congo, ses embouchures et pays circonvoisins, elle interdit la traite des esclaves dans le bassin conventionnel du Congo et assure la neutralité des territoires.

Cependant les explorations reprennent. Stanley dans ses voyages de 1889 et de 1890 rejoint Emin-Pacha sur le lac Albert. Jusqu'à ces dernières années, les missions se succèdent. A l'heure actuelle toutes les régions du Congo ont été explorées et l'œuvre de mise en exploitation est en plein essor.

Le Congo belge est actuellement desservi par les voies de communication suivantes :

Lignes de navigation à vapeur faisant communiquer le port de Boma avec l'Europe ;

Par le Soudan anglo égyptien où le Nil est navigable jusqu'à Khartoum à Redjaf sur 1.900 kilomètres.

Par l'Afrique Orientale Anglaise.

Un chemin de fer conduit de Mombaza sur l'Océan Indien à Port-Florence sur le lac Victoria. Ce port communique par des vapeurs à Entebbe point de départ des routes aboutissant au nord-est et au sud-est du lac Albert à Batiaba et Niamerungo et au nord du lac Albert Edouard à Kasinga.

Par l'Afrique Orientale allemande. Un chemin de fer reliant Dares Salam à Mrogoro est ouvert au trafic. Une route de caravanes fait encore communiquer avec le lac Tanganyika. Cette route précède la construction du chemin de fer qui reliera Mrogoro à Ujiji.

Par la Rhodesia et le Myasaland.

Le chemin de fer anglais du Sud Africain aboutit à Brokey Hill qui se trouve à 300 kilomètres du Congo mais un chemin de fer est projeté pour relier Brokey Hill à la région minière du Katanga.

On peut encore pénétrer au bassin du Congo en rencontrant en bateau ou en chemin de fer la grande crevasse africaine du lac Zambeze et de la vallée du Nyassa.

Pour remonter vers l'intérieur, le fleuve Congo est un magnifique instrument, mais malheureusement il est coupé par des rapides et des cataractes qui rendent la navigation impossible et il a fallu pour utiliser ce moyen de transport naturel qui était le fleuve lui adjoindre une voie ferrée.

En effet à partir de Matadi le fleuve est impraticable jusqu'à Dolo. Après avoir dépassé Vivi on rencontre les chutes d'Yellaba, d'Isanguiba, d'Itounzina, les rapides de Tchounbou, Inkissi, Ingouloufi.

A partir du Stanley Pool jusqu'à Stanleyville le fleuve redevient navigable sur 1.700 kilomètres jusqu'aux Stanley Falls. Mais les communications cessent à partir de Stanleyville et voyageurs et marchandises doivent se servir des moyens primitifs en usage dans la contrée pour franchir les 160 kilomètres où le fleuve est obstrué par les rapides formés par une dénivellation en terrasse de l'assiette de la vallée.

Le Congo large de plus d'un kilomètre à cet endroit coule par dessus un certain nombre de gradins qui forment une différence de niveau de 40 mètres.

A Ponthierville s'ouvre un nouveau bief de 600 kilomètres qui aboutit à Kinda. Mais de nouveaux rapides se succèdent et rendent le fleuve impraticable jusqu'à Kongola sur une longueur de 100 kilomètres. C'est la succession des chutes du Cinde. L'obstacle est absolument infranchissable et entre Kongola et Lengo la gorge est profonde de 100 mètres et les eaux se ruent dans la passe sauvage appelée Porte d'Enfer. En amont de ces cataractes s'étend un bief navigable de 550 kilomètres jusqu'au confluent du Nzilo.

Comme on le voit, il fallait porter remède à cette situation et remplacer la voie fluviale défectueuse par un moyen de communication pratique.

La création de voies feutrées s'imposait.

Les lignes achevées à l'heure actuelle sont :

1. Depuis le 1^{er} juillet 1898, la voie ferrée entre Matadi et Léopoldville 398 kilomètres pour contourner les chutes du Congo.

2. Chemin de fer vicinal de Boma à la Loukolo, 60 kilomètres, qui fait communiquer les riches régions du Magombe avec la mer.

3. Chemin de fer de Stanleyville à Ponthierville, 127 kilomètres pour contourner les Stanley-Falls. Cette dernière ligne fait partie du réseau qui fait communiquer le Haut-Congo navigable avec la province orientale. Voies en construction :

De Kinda à Kongolo sur la Lualaba 320 kilomètres pour desservir la région minière de Kantaga, 70 kilomètres sont déjà construits.

Lorsque Stanley eut terminé ses magnifiques explorations, qui ont donné à la Belgique un si vaste domaine, il avait accompli une œuvre glorieuse, mais il comprit que cela ne suffisait point et que pour se servir d'un bassin de 18.000 kilomètres de voies navigables rendues inutilisables par des obstacles matériels, il fallait doter le Congo d'un réseau ferré qui viendrait suppléer à ses inconvénients naturels.

Un réseau de 400 kilomètres était nécessaire pour mettre en communication Stanley Pool et l'Europe.

Le roi Léopold comprit combien importait la solution de ce problème et il devina bien vite que l'avenir de la colonie était intimement lié à l'exploitation d'un chemin de fer. Il se donna tout entier à la réalisation de cette entreprise, aidé dans sa tâche par le colonel Thys qui a apporté, dans l'accomplissement de l'œuvre qui lui fut confiée, un dévouement inlassable uni à une énergie peu commune.

Si la gloire d'avoir doté la Belgique d'une si fructueuse colonie revient à Stanley, le colonel Thys mérite sa part de reconnaissance publique. Il a donné au Congo un superbe réseau ferré et comme nous le verrons c'est lui seul qui a pu franchir les difficultés innombrables auxquelles fut aux prises une œuvre aussi hardie.

Les premiers travaux obligèrent à des efforts surhumains. La nature se refusait à laisser pénétrer la civilisation. Il fallut tailler dans le roc, franchir des roches, grimper des monts, et surtout lutter contre les rigueurs d'un climat abominable.

Les premiers kilomètres coûtèrent des millions et de nombreuses existences humaines. Il fallut le courage et la force de caractère du colonel Thys et surtout l'aide puissante de Léopold pour continuer les travaux.

En effet le colonel Thys ayant épuisé les crédits, revint en Belgique, Il fit part des résultats obtenus, entreprit de nombreuses conférences pour attirer l'attention du public sur le Congo et obtenir la formation d'une société qui commanditerait les travaux.

Les Anglais comprenant que le chemin de fer du Congo était une excellente affaire, qu'un avenir considérable était réservé à cette colonie, firent tous leurs efforts pour se substituer au colonel Thys et prendre à leur compte la construction de la ligne.

Les négociations étaient déjà poussées très loin et si en 1885 des

préoccupations d'ordre politique n'étaient pas intervenues, le traité était signé.

Mais le colonel Thys avait réussi à constituer une société au capital de 1.500.000 francs. Après ses conférences et ses appels la société était formée au capital de 25 millions,

Les travaux reprirent immédiatement. Après avoir procédé pendant 17 mois aux études du tracé, la mission conclut à la possibilité d'une voie ferrée entre Stanley Pool et Matadi. Il était impossible d'emprunter la tête de ligne aux territoires portugais ou français.

Matadi fut choisi, malgré les obstacles qui étaient à proximité et qu'il fallait à tout prix franchir, il fallait tout en réduisant les dépenses au minimum obtenir des résultats immédiats.

Matadi se trouvant construit dans le rocher, il n'y avait même pas d'emplacement pour une gare et il fallut tailler dans le roc pour arriver à déblayer les terrains nécessaires à la construction.

A peine ce travail était-il terminé, que la ligne s'engagea dans des tranchées où il fallut dépenser d'énormes sacrifices d'hommes et d'argent. Dans les tranchées, par suite de la réverbération, la température variait entre 95° dans le jour et 10° la nuit. Les indigènes employés aux travaux ne purent pas résister.

Sur l'autre flanc du promontoire, la ligne débouche sur le ravin Léopold très profond et dont les pentes sont très escarpées.

La construction d'un pont étant impossible en raison de la limitation des dépenses, le rail fut conduit en amont jusqu'à l'étranglement du torrent. La voie contourne le promontoire de M'Pozo en longeant le Congo qui se débat dans une gorge de 80 mètres. La vallée de M'Pozo franchie, la ligne escalade les pentes de Pallaballa par des lacets de 25 kilomètres qui n'élèvent la ligne que de 250 mètres. La construction de cette première section jusqu'à Kengue fut très pénible. Commencée en 1890 sous les ordres de l'ingénieur Charmann, elle fut inaugurée fin 1893.

Sur 7.000 travailleurs indigènes occupés dans les chantiers 2.000 seulement étaient présents à la fin des travaux. Les uns avaient dû quitter et les autres les plus nombreux étaient morts à la suite des fatigues supportées. Il fallut recruter des travailleurs en Asie et en Amérique, mais ils ne surent pas résister. Sur les 25 millions de capital engagé, 19 étaient déjà dépensés et il fallait encore construire 350 kilomètres.

Un pareil résultat était décourageant et semblait indiquer l'impossibilité de continuer la ligne jusqu'à Léopoldville. Le colonel Thys persista dans son œuvre. Comme il lui restait encore 2 millions et qu'il ne voulut pas faire une nouvelle émission il hypothéqua la ligne pour 5 millions.

Une violente campagne fut menée en Belgique pour empêcher toute subvention du gouvernement. Le roi Léopold résista. Il approuva l'envoi d'une mission d'étude des travaux qui rédigerait un rapport sur la possibilité ou l'impossibilité de continuer les travaux. La commission de retour en 1895 fit un rapport favorable déclarant que non seulement les travaux pouvaient être continués, mais encore que la ligne pouvait être terminée en 1900.

Une amélioration s'était également produite dans la situation générale de la compagnie. La ligne exploitée sur 80 kilomètres donnait déjà des bénéfices, ce qui permettait d'envisager l'avenir avec une plus grande confiance. Les travaux les plus difficiles étaient terminés. On s'était rendu compte des fautes commises dans la construction de la première section et lorsque commencèrent les travaux de la deuxième section, les ingénieurs avaient une expérience de terrain, de la main d'œuvre et de la construction qui permit d'entreprendre les travaux sous de meilleures conditions.

Cependant la campagne contre le chemin de fer continuait très ardente en Belgique.

Pour obtenir le vote du Parlement le roi Léopold dut intervenir personnellement et le gouvernement ayant posé la question de confiance n'obtint l'autorisation de continuer les travaux qu'à 6 voix de majorité. A la suite de ce vote un emprunt de 10 millions à 3 % fut autorisé.

La section Kengué-Toumba fut inaugurée au milieu de l'année 1896.

La ligne quitte Toumba pour pénétrer dans une région accidentée mais avec moins de difficultés que vers Matadi Pallaballa. Le seul inconvénient fut que la contrée ne possédait pas de matériaux utiles à la construction. On avait bien songé à utiliser les arbres pour les traverses, mais en outre que le bois était dévoré par les termites, il desséchait très vite et s'incendiait. Le seul obstacle sérieux fut la rivière Inkissi près de Gongola. Il fallut jeter un pont de plus de cent mètres. Immédiatement après ce passage la ligne atteint l'altitude de

760 mètres, point le plus élevé pour redescendre dans la riche et fertile vallée de Lu Kaya. La ligne arrive à N'Dolo sur les bords du lac Stanley Pool et desservant Kinchassa pénètre à Léopoldville point terminus de la ligne qui fut terminée le 16 mars 1898. Neuf années avaient été nécessaires pour atteindre Stanley Pool.

Si on laisse de côté la construction de la première section rendue très longue à la suite de grandes difficultés qu'il fallut résoudre, les travaux atteignirent 10 kilomètres par mois à la fin de la construction.

En 1893 28 kilomètres furent construits, en 1894, 62 kilomètres, en 1895, 104 kilomètres, en 1896, 195 kilomètres, en 1897, 291 kilomètres et en 1898 388 kilomètres.

La ligne a été établie sur une voie de 0,75. Sans doute elle n'est pas trop solide et telle qu'elle était construite dans ses débuts elle ne pouvait répondre à un trafic considérable mais quel que soit le tracé et le profil employé, il fallait coûte que coûte aboutir à Stanley Pool.

Il eût été possible d'éviter bien des difficultés en construisant par exemple un pont au sortir de Matadi et en creusant un tunnel à Pallaballa mais les dépenses étaient limitées.

Dans les constructions données aux ingénieurs, le colonel Thys s'exprimait ainsi : « Aucune dépense de premier établissement ne devra être faite, en vue de diminuer le coût de l'exploitation. Plus tard grâce au premier chemin de fer construit le tracé pourra être modifié et amélioré, des travaux sérieux pourront être entrepris pour le rectifier, pour diminuer les dépenses d'exploitation et permettre l'abaissement des tarifs. »

Ces instructions suivies et exécutées entièrement ont permis la réalisation de l'œuvre, mais il est certain que le colonel Thys se trouvait dans des conditions particulièrement favorables. Il n'avait aucune concurrence à craindre et il était maître absolu des destinées du pays au point de vue commercial.

Il a fallu améliorer de nombreux tronçons de voie, notamment à la sortie de Matadi et à la montée de Pallaballa. Aussi, à la suite de tous ces travaux, le compte de premier établissement fut augmenté de 60 à 81 millions, le 30 juin 1903.

Ce chemin de fer ne peut pas être cité comme un modèle au point de vue de la construction. Il est le plus cher. Si nous établissons la moyenne du coût kilométrique, en prenant le compte des travaux de

premier établissement, en 1898, nous atteignons 155.000 francs et, si nous ajoutons les travaux de premier établissement que l'on a dû refaire à la fin des travaux, la moyenne kilométrique sera de 190.000 francs auxquels peuvent être encore ajoutés les frais d'émission des divers emprunts.

La dépense de la ligne s'élève à 82 millions qui, répartis sur 400 kilomètres, portent la moyenne kilométrique à 200.000 francs.

Il est vrai que ces sommes ont été vite compensées par les excellents résultats de l'exploitation. La compagnie, au lieu d'abaisser les tarifs pour augmenter le trafic, considérant qu'elle était libre maîtresse, qu'elle n'avait aucune concurrence à craindre, que les commerçants devaient ou se servir des porteurs ou passer par la ligne, maintint les tarifs des porteurs.

Elle donnait seulement l'avantage de raccourcir la distance et la durée du transport.

Les tarifs se trouvant très élevés, les recettes produisirent de jolis bénéfices.

En 1898-1899, 10.108.541 09 de bénéfices dont 8.160.873 65 pour la montée.

— 1899-1900, 13.182.800 24	—	10.484.984 24	—
— 1900-1901, 12.940.029 86	=	9.593.132 76	—
— 1901-1902, 11.169.509 32	—	7.933.548 60	—
— 1902-1903, 9.053.755 65	—	5.872.176 52	—

Les tarifs furent abaissés en 1902. C'est ce qui explique la diminution des bénéfices entre les recettes de 1900 et de 1902. Jusqu'à cette époque tout voyageur blanc payait 500 francs et les noirs 50 francs francs de Matadi à Stanley pool.

Le tarif marchandise était de 1.000 francs par tonne. A la descente, ce tarif était le même pour l'ivoire. Les autres marchandises payaient un droit fixe de 75 francs pour 400 kilomètres plus 10 % de la valeur de la marchandise en Europe. En 1902, on réduisit de 50 % le tarif du sel, du riz, du matériel des bateaux, du chemin de fer, des instruments aratoires. Cette différence de tarif à la montée et à la descente produisit d'excellentes recettes. La recette est passée de 18 % sur la recette générale de la descente en 1898, à 29 % en 1902.

On a créé, en 1902, trois tarifs spéciaux établis sur les principes suivants. Favoriser la construction des chemins de fer qui réuniront le Congo aux Grands Lacs ou permettront de faire transiter les marchandises dans les régions où le fleuve est encombré par des cata-

ractes. Beaucoup de matériaux ou de produits nécessaires au développement industriel et commercial bénéficieront des mesures de faveur. Enfin, jusqu'ici, les seuls produits africains qui pouvaient supporter les tarifs anciens à la descente étaient l'ivoire et le caoutchouc. Il en résultait que les transports à la descente n'équilibraient pas les transports à la montée et que les wagons devaient revenir à vide. Aussi, a-t-on jugé utile de les utiliser et pour cela on a fait bénéficier les autres produits de tarifs légèrement supérieurs à ceux de la dépense kilométrique réelle.

Il est certain qu'une telle décision allait augmenter le trafic dans de sérieuses conditions. Toutes les cultures de la région du Congo Supérieur vont profiter des facilités accordées et des produits tels que l'arachide, le cacao, pourront facilement être exportés et vendus sur les marchés européens à des prix rémunérateurs qui ne seront pas trop élevés en raison de l'abaissement des tarifs.

Les dépenses d'exploitation ont aussi été réduites à la suite des réfections de voie et des améliorations apportées dans le tracé. En 1898, elles atteignaient 4.065.578 fr. 54 et, en 1902, 3.417.824 fr. 62, c'est-à-dire une diminution de 600.000 francs sur l'ensemble de la dépense kilométrique, qui était de 13.692 francs et qui est descendue à 12,902.

En outre, si le chiffre des voyageurs n'a pas changé, par contre, depuis l'abaissement des tarifs, les marchandises sont passées de 9.345 tonnes à 11.480 tonnes à la montée et de 3 418 à 7.035 à la descente.

Tous ces résultats font bien augurer de l'avenir de la ligne qui, une fois complétée par celles du Haut-Congo, sera un débouché magnifique qui développera les cultures du pays.

A ce propos, nous ne pouvons que citer un article de M. Ferdinand Gaffart, paru dans la « Revue Encyclopédique » au lendemain de l'inauguration définitive :

« On conçoit avec quelle satisfaction les Belges ont vu le succès de cette entreprise. Les conséquences que doit avoir pour leur jeune et déjà prospère colonie sont incalculables. Rejetez la Thierache en Suède, l'Argonne en Pologne, poussez la Perche au-delà des Pyrénées et, dans ce bassin de Paris démesurément agrandi, imaginez une grande forêt donnant les produits tropicaux les plus précieux, les bois, le caoutchouc, l'ivoire, le café, la canne à sucre. Supposez cette Europe équatoriale parcourue par un des plus gigantesques réseaux

navigables du monde, dont les vastes tentacules s'étendent jusqu'à Stockolm, dans le nord, Varsovie à l'est, Toulouse au sud, drainent naturellement toutes les richesses vers un seul centre, Paris.

« Admettez maintenant que Nantes soit la fenêtre de tout ces continents sur le monde, que le trafic entier de cet immense pays n'ait comme exutoire forcé que cette unique voie Paris-Nantes et vous aurez une idée de l'importance du chemin de fer du Congo. Il y avait là d'incalculables richesses exploitées, trente millions d'êtres demandent à vivre de la vie civilisée, 388 kilomètres de rails les y ont rattachés. A ce point de vue, le chemin de fer du Congo peut être classé au rang des travaux les plus grands de l'histoire de l'humanité. »

Le deuxième chemin de fer en exploitation est le chemin de fer vicinal du Mayumbé.

Cette voie ferrée part du port de Bossa, centre administratif de l'Etat Indépendant et se dirige par la région du Mayumbé vers Baku Dingu, sur le Tchiloango, à la frontière du Moyen Congo Français.

Cette ligne a environ 200 kilomètres. Les travaux ont été commencés en mars 1899 dans la première section qui sur un parcours de 40 kilomètres va jusqu'à Luki. L'inauguration en a été faite le 10 janvier 1900. La voie a été poussée jusqu'à Lukula, à 40 kilomètres plus en avant.

Ce chemin de fer, d'une sérieuse utilité, met en communication les riches et fertiles vallées du Mayumbé avec le débouché maritime de Boma. Il draine en même temps tout le commerce de la Labinda et une partie du commerce français. Les travaux de construction qui devaient être poussés jusqu'à Buku-Dingu ont été suspendus en 1904. Il est difficile de connaître les motifs de cette interruption. Cependant cette ligne a déjà obligé à des travaux considérables qui ont élevé le coût kilométrique à 80.000 francs.

Deux trains par semaine effectuent le trajet entre Boma et la Lukela en 4 heures 1/2. Le tarif voyageur est de 1 fr. 25 par kilomètre en 1^{re} classe et 0 fr. 15 en 2^e classe.

Dans le début de cette étude, nous avons indiqué que l'artère fluviale du Congo ne pouvait rendre des services au développement commercial que si on arrivait à traverser les rapides et à supprimer les cataractes. Comme il était évident que les forces humaines étaient impuissantes devant de tels obstacles, on a suppléé en secondant le fleuve par une voie ferrée.

Aussitôt le chemin de fer Stanley Pool Matadi terminé, la construc-

tion de cette voie ferrée fut décidée. Un tel projet ne suffisait point, il fallait également desservir la vallée qui, à l'Est de la dépression suivie par le fleuve, est jalonnée par les Grands Lacs. Il fallait rejoindre le lac Albert et par cela même ouvrir la route du Nil et en arrivant à Tanganyika relier le Congo au Sud Africain Anglais.

Ces deux lignes portaient un sérieux appoint à la construction du chemin de fer du Cap au Caire.

Ce projet aurait une longueur de 1400 kilomètres. Sans doute, si l'on n'examine que la longueur, ce n'est pas énorme, mais il faut songer aux difficultés matérielles que rencontrera la construction.

De Stanleyville au lac Albert, une forêt équatoriale de 700 kilomètres doit être franchie. Il faudra, en conséquence, établir un débroussaillage sérieux dans une végétation tout à fait exceptionnelle. La voie irait rejoindre Marhagi, qui a été cédé à bail par l'Angleterre. Or, à l'heure actuelle, le Soudan Egyptien est exploité jusqu'à Karthoum et le Bahr-el-Gazal est navigable jusqu'à Redjaf qui se trouve à peu de distance de Marhagi.

Lorsque cette ligne sera définitivement exploitée, le Congo Belge aura deux débouchés l'un sera le Nord de l'Afrique et la Méditerranée par le Nil et le chemin de fer du Soudan Egyptien, l'autre vers l'Atlantique par le Congo et la ligne Léopoldville-Matadi.

Une fois les obstacles naturels du Congo contournés, une ligne serait construite en aval et en amont de Nyangwe, qui relierait le Congo au Tanganyika, centre de l'Afrique équatoriale, point d'attraction où rivalisent les Anglais et les Allemands. Un tel chemin de fer aurait un grand rôle à jouer tant au point de vue politique qu'au point de vue économique.

Quoi qu'il en soit, la Compagnie des chemins de fer du Congo Supérieur aux grands lacs africains se trouvait constituée le 4 juin 1902. L'objet social était indiqué par l'article 2 des statuts et, en dehors de la construction des lignes susnommées, la mise en valeur des concessions de terres, forêts ou mines qui pourraient être accordées. La Compagnie pourra, mais avec l'autorisation de l'Etat Indépendant, construire, exploiter en Afrique tous chemins de fer ou routes qui lui seront concédés, installer des quais ou autres établissements destinés à faciliter et à développer les transports et en général faire toutes opérations se rattachant à l'industrie des transports.

Le capital social est de 25 millions de francs, distribués en cent

mille actions à 250 francs, que garantit à 4 % avec amortissement à partir du 1^{er} janvier 1902 et pendant 99 ans, l'Etat du Congo.

L'Etat Indépendant attribue à la Compagnie concessionnaire les terrains nécessaires à l'établissement de la voie, plus 4 millions d'hectares formant une bande au Sud et le long du chemin de fer du lac Albert et dont la Compagnie aura la jouissance du jour du contrat à l'expiration de la concession des lignes.

Les bénéfices de l'exploitation des terres concédées seront partagés entre l'Etat et la Compagnie concessionnaire.

L'Etat construira la plateforme de la voie et tous les bâtiments nécessités par l'exploitation, il livrera les voies posées et ballastées à la Compagnie qui fournira tout le matériel de la voie et le matériel d'exploitation en remboursant à l'Etat les dépenses de construction. L'écartement de la voie sera de un mètre.

L'Etat fixe la marche des trains et les tarifs. Les voyageurs de 1^{re} classe, à la montée et à la descente, paieront 0.60 le kilomètre, les agents blancs, officiers et fonctionnaires de l'Etat, voyagent en 1^{re} classe au tarif de 2^e classe. Des réductions sont faites aux noirs.

Les marchandises ont deux tarifs spéciaux qui dépendent du sens du trajet. A la montée, les produits, exceptés ceux de l'alimentation et du matériel, paieront 1 fr. 30 la tonne. A la descente, les marchandises paieront 0 fr. 10 la tonne, augmentée de 5 % de leur valeur réelle en Europe. Certains produits, comme l'ivoire et le caoutchouc, paieront des prix variables qui pourront s'élever à 1 fr. 50. Ces tarifs sont naturellement destinés à développer la culture des produits tropicaux facilement exportables.

Les lignes projetées et qui seront construites et exploitées selon ces conditions, sont les suivantes :

1^o Chemin de fer partant de la partie navigable du Haut-Loulaba à la région minière de Kalanga et à la frontière méridionale.

2^o De Stanleyville au lac Albert.

3^o De Kongolo au Tanganyika,

4^o De Stanley Pool au Katanga.

5^o De Lado sur le Nil à la frontière nord-est de l'Etat.

6^o Des mines de Katanga au réseau ferré de la Rhodésie par la frontière du Sud.

7^o Des mines de Katanga à la ligne de Lobito Bay au Benguele.

De tous ces projets le seul qui ait reçu un commencement d'exécution est celui qui doit contourner le Stanley Falls.

Il est construit de Stanlezville à Ponthierville sur une longueur de 127 kilomètres.

La ligne devait tout d'abord emprunter la première section de la ligne Stanley au lac Albert, mais les nombreux cours d'eaux que l'on devait traverser firent abandonner ce projet.

De plus, la découverte de riches gisements dans le Katanga fit hâter la solution de la ligne de Stanley Falls.

On décida d'établir un itinéraire sur la rive gauche du Congo et quoique Stanteyville soit bâtie sur la rive droite du fleuve, la gare sera située sur la rive gauche. C'est là un inconvénient qui est compensé par une diminution de parcours de la ligne qui n'a que 135 kilomètres au lieu de 180 par la rive droite.

Une telle décision a permis d'économiser énormément de temps et d'argent.

Les travaux ont été commencés immédiatement, mais ils n'ont pas marché vite. Le 1^{er} décembre 1903, les terrassements étaient au kilomètre 35 et le rail au kilomètre 12. A l'heure actuelle, les travaux sont terminés jusqu'à Ponthierville. Le tracé n'a pas présenté de grosses difficultés. Il est un peu accidenté avec de nombreux ouvrages d'art, en raison de la traversée des nombreux affluents du Congo.

Les projets des autres lignes ont été soumis à la sanction de Léopold II, le 14 mars 1903.

Un décret a autorisé la fondation d'une société, par actions, sous la dénomination de société des chemins de fer du Stanley Pool à Katanga et de l'Itimbiri à l'Ouelle et à un point à déterminer sur la frontière française. Le point de départ de cette ligne serait situé sur le Congo Kamondolo près du confluent du NZils à l'endroit où il cesse d'être navigable. Cette ligne desservirait la région minière du Katanga dont le sous-sol contient de nombreux gisements cuprifères.

Pour favoriser cette société, l'Etat du Congo par convention, en date du 30 mars 1903, a accordé une subvention de 10.000 hectares à choisir parmi les terres vacantes du bassin de l'Ouelle et 10.000 hectares parmi celles de la rive gauche du Congo en aval de Stanleyville.

Le système d'entente pour la construction et l'exploitation de cette ligne serait le même que celui qui est appliqué à la construction de la ligne des grands lacs.

Etat général de la construction des chemins de fer en Afrique

Le problème de la construction des chemins de fer ne se pose pas de la même façon dans les pays tropicaux qu'en Europe. Dans les pays de vieille civilisation, la construction s'exécute dans d'excellentes conditions. Les matériaux sont dans la plupart des cas facilement transportables sur les chantiers, dans la région même, on les trouve souvent, les difficultés techniques sont vite résolues par la connaissance complète du pays, de ses habitants et la main d'œuvre y est facilement recrutée. En outre, point de climat insalubre, de température déprimante, les chantiers placés à proximité des villages ou des villes sont d'un ravitaillement facile. D'autre part en raison même de l'extrême civilisation, il n'y a pas de difficultés matérielles qui puissent rester invincibles.

Mais en Afrique tout est à créer. Il faut d'abord procéder à des études difficiles. Des missions doivent pénétrer à l'intérieur du pays. En plus des obstacles naturels, tels que fleuves immenses, rapides impétueux, forêts équatoriales géantes où il faut creuser la route au milieu d'une végétation luxuriante qui empêche l'air et le soleil de pénétrer, il faut vaincre l'hostilité de peuplades sinon ennemies du moins réfractaires à toute civilisation et par dessus tout, le climat, le manque d'eau, les fièvres, les épidémies.

Le chemin de fer colonial en Afrique doit en principe faire communiquer le littoral et l'intérieur. Ce sera un chemin de fer de pénétration qui portera la civilisation en même temps qu'il développera la richesse économique du pays. Il faut donc tout d'abord, rechercher un port suffisamment profond et abrité permettant l'accès des grands navires. Au besoin même il faudra le créer. Cela fait, il faut s'étendre aussi loin que possible vers les régions fertiles riches et productrices, ce qui permettra un mouvement d'échange entre les produits indigènes et les articles européens.

La conformation du continent africain que l'on a souvent comparé à une assiette renversée dont les bords figurent les pentes du littoral oblige forcément à construire un chemin de fer de montagne véritable sentier de fer.

En effet au point de vue du relief du sol, l'Afrique n'a pas une ossature nettement déterminée et quoique les chaînes de montagne se trouvent sans connexion les unes avec les autres, une véritable ceinture enserré le continent.

Au nord, bordant la Méditerranée, l'Atlas avec ses ramifications vers le nord-ouest, séparé par la Tripolitaine et le désert de Lybie du massif Ethiopien voisin de la mer Rouge avec le Ras Dajan qui s'élève à 4.620 mètres.

Plus à l'Est les monts Singhali, s'avancent en bordure vers le cap Gardafui.

Dans l'Afrique orientale les monts Elgon 4.295^m, Kenia, 5.600^m et le Kilimanjaro 6.000^m se dressent entre la côte et le lac Victoria Nyanza.

A l'ouest les montagnes du Fouta Djallon d'une hauteur moyenne de 1.500^m forment une barrière, continuée en Libéria par les monts Loma et le mont Daro 1.340^m, au Dahomey par les monts Akposso, au Cameroun avec le Mongo ma Loba 3.960^m pour se terminer en se dirigeant parallèlement à la côte au cap Lopez (Gabon.)

Dans la Guinée méridionale les monts Chelle, Omakato et Karas, complètent cette ceinture de montagnes qui enserrrent toute la région du Cap.

A l'intérieur la région des terres varie considérablement depuis les altitudes négatives des oasis du Siouah et d'Aradj à 25 ou 30^m au-dessous du niveau de la mer jusqu'aux plateaux de 1.000 à 1.400 mètres où le Nil, le Congo et le Zambeze ont leur source jusqu'à ceux non moins élevés où naissent le Limpopo, l'Orange et le Vaal.

En règle générale, les terres tendent à s'élever depuis le fond de la Grande Syrte et la côte occidentale du Sahara, en traversant les bassins du Chari de l'Ouelle et du Congo jusqu'aux plateaux de l'Ouni-mouezi, du Lobemba Chemba et du Ganengauge. Par une pente insensible, on descend dans la vallée, où coule le Zambèze pour de nouveau remonter vers les prairies du Transvaal et de l'Orange. Ces pentes ne sont d'ailleurs pas uniformes, elles sont rompues par de nombreux accidents, reliefs accentués et cuvettes plus ou moins profondes qui rendent l'accès de l'intérieur assez difficile aux voies de communication.

Qu'il soit stratégique, politique, commercial, le chemin de fer doit être avant tout économique. Il faut qu'il soit rapidement construit. Une plateforme, des traverses hâtivement posées et par dessus le rail. Pas d'ouvrages d'art luxueux. L'essentiel est que la locomotive puisse circuler. Mais il faudra aussi se préoccuper des seuils très élevés qui forment une barrière parallèle au littoral et qu'il faudra franchir pour atteindre les régions de l'intérieur très riches et qui donneront à la ligne une activité commerciale considérable.

Sur la ligne de la Guinée Française, Téliko dans le Fouta Djallon est à une altitude de plus de 900 mètres. Dans l'Ouganda la locomotive accède à plus de 2.600 mètres, entre le Kema et le Kilimandjoro. On sait au prix de quelles difficultés. Il est évident que l'on aurait pu les éviter en construisant des tunnels, mais avait-on une main d'œuvre suffisamment intelligente et habile, les matériaux nécessaires à la perforation pouvaient-ils être amenés sur les lieux et combien grande eût été la dépense.

La construction de tels ouvrages eut également été fort longue et par conséquent aurait retardé la mise en exploitation de la ligne ce qui aurait eu de graves inconvénients au point de vue de la possession complète du pays et de son exploitation.

Le sentier de fer a un énorme avantage. Il nécessite des voies étroites et évite par conséquent des travaux de terrassements longs et coûteux.

En Afrique les constructeurs ont été unanimes à rejeter la voie normale de 1 mètre 44 et s'il y a eu discussion pour savoir si la voie de 0^m60 ou de 0^m75 serait préférée à la voie de 1 mètre, le principe du chemin de fer à voie étroite a été unanimement admis par tous les ingénieurs.

Toutes les colonies françaises se servent de la voie de 1 mètre. Les colonies étrangères emploient la même voie ou des voies encore plus étroites. La ligne Serra-Leone à Baïma est à voie de 0,75 ainsi que les chemins de fer du Congo belge et du delta de l'Égypte. Les chemins de fer allemands du sud-ouest africain ont 0,60 et la ligne Swakopmund à Ottavi, voie étroite la plus longue du monde, a une largeur de 0,60.

La voie de un mètre répond à tous les besoins des chemins de fer coloniaux. Elle est aussi souple et d'un prix de revient aussi peu élevé que les voies de 0^m75 et 0^m60. Sa stérilité est plus grande et son rendement plus considérable. Dans les pays montagneux d'Europe, les voies à écartement inférieur se prêtent mal à l'aménagement des voitures à voyageurs. Or, en Afrique, en raison des parcours considérables, il faut que le voyage s'effectue dans des conditions pratiques, tant au point de vue voyageurs, qu'au point de vue marchandises. Or le matériel sera trop instable sur des voies étroites à capacité de trafic trop réduite.

Sur les voies de 0^m60 et 0^m75 les plateformes ne pourront pas

transporter les quantités de marchandises suffisantes pour tenir tête au commerce souvent considérable des régions desservies. Et si le trafic vient brusquement à s'accroître soit par la découverte de mines, ou en raison du développement des cultures, il faudra augmenter le nombre des trains et par conséquent grever les dépenses de premier établissement de l'achat de locomotives et wagons supplémentaires.

De plus les locomotives circulant sur de telles voies devront emporter, en raison des distances considérables parcourues sans arrêt, de grandes quantités de combustible qui alourdira le convoi, ou la Compagnie devra multiplier ses stations d'approvisionnement ce qui obligera à une augmentation de dépenses.

La voie de un mètre semble s'imposer dans les lignes coloniales. En même temps qu'elle assure une économie de matériel, elle permet de parer à toutes les augmentations du trafic.

Si nous examinons le problème au point de vue de la construction trois solutions se présentent.

1^o La colonie se charge de faire exécuter les travaux avec des crédits que lui fournira le Parlement, où grâce aux ressources d'un emprunt, l'Etat n'intervenant que dans des cas très rares.

2^o La colonie si son budget le lui permet, ou avec des ressources provenant d'un emprunt garanti ou non par l'Etat pourra construire elle-même.

3^o Une Compagnie particulière aura l'entreprise. La Compagnie peut-être concessionnaire ou seulement chargée de la construction.

De ces trois systèmes, il est difficile d'indiquer, à priori, quel est le meilleur.

Tel système qui réussit merveilleusement dans une colonie, donnera de médiocres résultats dans une autre. Tout dépend naturellement des conditions et du milieu dans lequel s'exécutent les travaux, des ressources qu'offre le pays de ses conditions climatiques.

Cependant par un critérium il est possible de faire ressortir les avantages et les inconvénients des différentes méthodes de construction préconisées.

L'Etat sauf de rares exceptions, comme pour la ligne Dakar, Saint-Louis et le chemin de fer du Soudan, n'exécute pas lui-même. Il aide la colonie par des subventions, vérifie les projets de construction, mais la colonie reste maîtresse de ses lignes.

Cela vaut mieux ainsi, d'abord parce qu'il faudrait envoyer d'Eu-

rope un personnel n'ayant jamais exécuté de travaux aux colonies, qui se trouverait par conséquent aux prises avec une main d'œuvre dont les éléments lui sont inconnus et dont il ignorerait les habitudes.

La colonie ayant mis à la construction de ses lignes des fonctionnaires connaissant le pays, aura ses projets conformes aux intérêts économiques et politiques de la région. Les fonctionnaires réussiront d'autant mieux à accomplir leur œuvre qu'ils auront depuis longtemps été habitués à des travaux analogues.

Pour l'exploitation, la colonie peut user de plusieurs systèmes. Elle peut ayant construit la ligne, l'exploiter elle-même, c'est le système de la régie directe ou bien la construction exécutée par une compagnie privée, garder pour elle l'exploitation, ou bien encore construire elle-même et affermer l'exploitation à une compagnie, où enfin concéder construction et exploitation à une même compagnie.

Le système de la régie directe est fâcheux à tous les points de vue.

Les colonies sont en général fort mal outillées pour se substituer aux entrepreneurs. Les travaux souvent prévus pour ces chiffres donnent lieu à des dépassements de crédits, tel chemin de fer qu'il devait être construit dans des délais très courts et pour des sommesⁱ relativement peu élevées, n'est terminée que fort tard et coûte plus cher.

Dans toutes les colonies de l'Afrique Occidentale française, les officiers ont été à la tête des travaux et pour la construction de leurs lignes stratégiques, les Anglais en Egypte, les Allemands dans le Sud-Ouest Africain ont exécuté les travaux avec des troupes appartenant aux bataillons du chemin de fer. Mais ces lignes étaient construites en vue d'une expédition ou d'une occupation rapide de territoire. Aussi quand la ligne a été construite et que le chemin de fer est devenu commercial, la région s'étant pacifiée, il a fallu refaire des travaux pour approprier la ligne aux besoins économiques et commerciaux du pays.

Si nous examinons la concession à une Compagnie, de la construction et de l'exploitation, nous verrons que ce système repose toujours soit sur l'application d'une garantie d'intérêt au profit du concessionnaire soit sur des attributions territoriales fort importantes, qui servent à rémunérer le concessionnaire des charges de la construction et de l'exploitation de la ligne, en dehors des taxes qu'il est autorisé à percevoir.

C'est l'intérêt public, l'intérêt de la colonie et de l'Etat de ne pas donner de concessions territoriales à la Compagnie concessionnaire. Ce n'est plus dans ce cas le chemin de fer de la colonie. C'est le chemin de fer d'une société commerciale. Il vaut mieux payer les travaux que laisser implanter dans le pays une compagnie commerciale puissante qui tendra beaucoup plus à sauvegarder et à faire fructifier ses propres intérêts qu'à développer ceux de la colonie et de la métropole.

Quant au système de construction donné à l'entreprise on peut admettre que, dans la plupart des cas, il a donné d'excellents résultats. Sans doute l'entrepreneur pourra ne pas avoir su conduire la main d'œuvre et obtenir d'elle le rendement escompté; sans doute les moyens d'action nécessaires pour mener la tâche ont fait défaut et certains constructeurs ont dû résilier leur contrat, mais c'est là l'inconvénient naturel de toutes les entreprises privées.

Cependant, si le tracé a été bien étudié, s'il n'a pas été remanié depuis le commencement des travaux, si tout a été prévu dans l'ensemble et que toutes les contestations aient été évitées, il est absolument certain que l'entente sera toujours complète entre l'administration et l'entrepreneur.

Notre opinion est que le système des travaux à l'entreprise, qui a fait ses preuves dans la métropole et qui y est généralement admis, s'il a donné lieu à quelques mécomptes dans son application aux colonies, ne doit pas moins être maintenu. Il est le seul qui pourra éviter des augmentations de dépenses et qui permette à la colonie de ne pas se débattre, à la fin des travaux, au milieu des difficultés financières qui viendraient encore rendre plus pénible et plus lourde la tâche de l'exploitation.



Recrutement de la main-d'œuvre

La construction des chemins de fer soulève un grave problème, plein de conséquences, tant au point de vue du développement que du progrès des populations indigènes.

En matière de travaux publics, aux colonies, la main-d'œuvre peut revêtir deux caractères. Elle peut être volontaire ou pénale.

Volontaire, elle peut se composer d'éléments européens ou d'éléments indigènes.

Pénale, elle comporterait les mêmes éléments, avec la caractéristique que l'élément européen serait plus important.

Le problème de la main-d'œuvre pénale s'est posé depuis fort longtemps.

Déjà, en 1854, lors de la discussion de la loi sur les travaux forcés, M. Lelut, député, avait émis le vœu que la colonisation pénale se borne seulement à préparer la colonisation libre et à lui céder la place.

M. Jamais, ancien Sous-Secrétaire d'Etat aux Colonies, avait repris en 1892, la même idée et M. de Lanessan, dans son ouvrage sur l'expansion coloniale de la France, voudrait que les condamnés, d'abord soumis à une période de travaux forcés, fussent expédiés dans toutes les colonies où il y a des travaux publics à exécuter, et là, selon leur conduite, à la fin des travaux, des concessions de terres leur seraient accordées.

M. Dislère voudrait aussi que les établissements pénitenciers fussent des dépôts transitoires et serait partisan d'un essai.

Une objection de principe, arrête immédiatement, c'est que, d'abord en Afrique, aucune colonie tropicale ne permet à l'Européen un travail actif.

D'autre part, les essais de main-d'œuvre pénale, tentés à la Guyane et à la Nouvelle-Calédonie n'ont pas donné les résultats que l'on croyait devoir attendre et l'appât de la concession territoriale n'a pas été un stimulant, puisque les condamnés libérés, certains d'obtenir la concession, travaillaient beaucoup moins que ceux qui étaient dans la catégorie des condamnés soumis au régime disciplinaire.

Un élément d'ordre moral, intervient aussi, et nous le trouvons dans un rapport du colonel Lyautey, qui déclare que le soldat condamné et en général le Français condamné, ne doit pas être montré à l'indigène. Il faut éviter qu'il voit un Français en état de déchéance, et il faudrait qu'il ne puisse pas admettre que cela fut possible, afin de voir conservé le prestige de la supériorité de la race.

Le régime de la main-d'œuvre volontaire est employé dans toutes les colonies. A Madagascar, la corvée existait et le général Gallieni, à la veille d'entreprendre les grands travaux, l'a supprimée. Désormais, c'est à la main-d'œuvre étrangère, chinoise ou hindoue, que reviendra la construction des routes et des chemins de fer. Les Malgaches, pourront s'y employer, mais en tant qu'ouvriers volontaires.

Et d'ailleurs, en supprimant le système de la main-d'œuvre forcée, on a obéi au principe que proclamait le colonel Thys, aide de camp du roi des Belges, directeur de la construction du chemin de fer du Congo Belge, dans un rapport sur les chemins de fer aux colonies et dans les pays neufs.

« Il y a lieu, dans l'intérêt des chemins de fer à construire, d'employer la main d'œuvre libre et volontaire et d'utiliser celle-ci dans des conditions qui rappellent celles qui sont usitées dans les pays de vieille civilisation. »

Une question s'est posée. Emploiera-t-on la main d'œuvre militaire qui, selon l'expression du colonel Thys, est de la main d'œuvre de volontaires enrégimentée?

Le colonel Lyautey, dans son rapport, déclare que cette main d'œuvre est pratique et avantageuse, mais à une condition, c'est qu'on l'emploie seulement comme encadrement et qu'on ne lui fasse mettre la main à l'œuvre que pour certains travaux techniques.

Et très justement, il appuie son opinion, d'abord sur des raisons d'ordre matériel, en raison du faible rendement de la main d'œuvre européenne, déprimée par le climat, et ensuite sur des raisons d'ordre moral.

Les travaux de terrassement sont considérés par les indigènes, même travailleurs volontaires, comme des besognes serviles, et il ne faut pas que l'Européen apparaisse à l'indigène comme son égal dans des travaux où ils n'ont vu que des corvéables.

Dans ces conditions, il semble que le procédé le plus pratique, en même temps le plus usité, consiste dans l'emploi de la main d'œuvre indigène volontaire, encadrée par des surveillants et des chefs de section européens, qu'ils soient militaires ou civils.

On a eu recours aussi à l'immigration en faisant venir des Chinois ou des Indiens pour suppléer aux indigènes, qui étaient inutilisables ou refusaient de participer aux travaux.

Mais cette main d'œuvre, qui a le défaut de coûter trop cher, n'a pas donné des résultats proportionnés à la dépense et les expériences tentées dans l'Ouganda ou au Congo, ont conduit à ne plus engager que des indigènes. C'est précisément là le côté difficile du problème. Il faut trouver des indigènes qui veuillent accepter de travailler. Or, par tempérament, les nègres libres ne travaillent que dans la mesure où il leur faut subvenir à leurs besoins. Dès qu'ils ont obtenu le néces-

saire, ils arrêtent leur travail. Aussi, faut-il augmenter leurs besoins en les habituant à se mieux vêtir et à se mieux nourrir. Il faut surtout les traiter équitablement. Ce sont de grands enfants qu'il faut guider avec calme et patience et ne pas brutaliser. Grâce à ce moyen, on pourra créer une main d'œuvre indigène libre qui, peu à peu, s'habituerà aux travaux et qui permettra de construire rapidement et dans d'excellentes conditions.

C'est dans cet état d'esprit qu'a été solutionné, dans les colonies françaises, le problème de la main d'œuvre employée aux grands travaux.

Au Sénégal, une circulaire du Gouverneur général de l'Afrique Occidentale française, de juillet 1899, adressée aux administrateurs leur fait connaître que « il vous est loisible de vous entendre avec les villages pour les travaux à la tâche, dans un délai et un prix convenu à l'avance, laissant aux indigènes la latitude de s'y employer en plus ou moins grand nombre. Mais il demeure expressément interdit d'exiger des corvées quelconques, pendant le temps consacré au défrichement des terres, leur ensemencement, l'entretien des cultures et la récolte des produits. »

Pour les travaux de construction du chemin de fer Thiès à Kayes et de Kayes au Niger, on a occupé des indigènes, notamment les Peulhs, qui sont aisément assimilables, les Toucouleurs intelligents et capables de fournir des contremaîtres et même des surveillants. Ils ont d'ailleurs donné d'excellents résultats et la mission d'études du tracé du chemin Thiès à Kayes a constaté que la vanité des indigènes, occupés au tracé du chemin de fer, était flattée de penser qu'ils travaillaient tous pour un chemin de fer qui passerait dans leur pays pour aller au Soudan.

C'était là un excellent levier que les officiers et sous-officiers de la mission employèrent avec fruit. De plus, les sofas de Samory, qui avaient été faits prisonniers pendant les diverses campagnes, étaient employés aux travaux de la ligne.

Pour la construction de la ligne de la Guinée française, on s'est servi d'ouvriers venus du Sénégal et de Sierra Léone, avec des engagements de six à huit mois. D'ailleurs, les travaux de la route Conakry au Niger avaient fourni une moyenne de 700 ou 800 terrassiers qui formèrent un noyau très sérieux et qui furent employés à la construction du chemin de fer.

Dans la Guinée, moins encore que dans les autres colonies, l'Européen ne peut pas être occupé à des travaux qui nécessitent un effort musculaire et il ne peut être utilisé qu'en qualité de surveillant.

En Dahomey, les services de la construction ont usé d'un procédé spécial :

La colonie a contracté des engagements de cinq ans, non avec les indigènes directement, mais par les soins et la responsabilité des chefs de village. En vertu de ces engagements, les indigènes seraient logés, nourris et recevraient en outre une gratification mensuelle, dont partie seulement serait remise immédiatement et partie versée à leur compte dans une banque coloniale, pour leur être remise à la fin de leur engagement.

A la côte des Somalis, l'immigration qui a été commencée après l'occupation effective, a été provoquée par les travaux des chemins de fer et a constitué une main d'œuvre qui se composait de 500 Grecs, 250 Italiens, un millier d'Arabes, les indigènes Somalis servant de domestiques et de boys.

La construction de la ligne de l'Usambara, dans l'Afrique orientale allemande, donna lieu à des déboires, au point de vue du recrutement de la main d'œuvre.

Les Européens supportaient difficilement le climat et les surveillants ne furent jamais en nombre suffisant, malgré que la compagnie ait engagé des contre-mâîtres grecs.

Les indigènes recrutés étaient très paresseux et comme on avait usé du système de la main d'œuvre libre, ils désertèrent souvent les chantiers. Pour remédier on recruta des nègres du Mozambique, et des Chinois qui rendirent peu de services. Poussés par un penchant naturel, ils firent plutôt du commerce que des travaux d'infrastructure. La compagnie était directement en rapport avec les ouvriers, les logeait, les nourrissait et les payait. Quand l'Etat, rachetant les chemins de fer prit en main la direction des travaux, il mit en vigueur le système français, qui avait fonctionné au Dahomey.

L'engagement libre n'ayant pas donné de bons résultats, il est à peu près certain que le gouvernement organisera pour les travaux de la ligne Dar es Salam à Mrogoro ou celle de Kilwa au Nyassa, le régime de corvée, tout en veillant à ce que les indigènes soient bien régulièrement payés et que les denrées qui leur seront fournies, soient de bonne qualité.

Pour les lignes du sud-ouest africain, les indigènes Herreros furent utilisés. D'après l'ingénieur Weschler, les Herreros seraient meilleurs travailleurs que les Ovambos, plus tenaces au travail et susceptibles même d'un effort prolongé, qualité fort rare chez les noirs qui désertent le chantier après la paye.

Les Herreros, travailleurs libres, recevaient en sus de la nourriture, 20 à 30 francs par mois. Pour un Herrero qui travaillait, il y avait cinq ou six indigènes qui ne rendaient aucun service et qu'il fallait entretenir, ce qui occasionnait des difficultés énormes pour ravitailler tout ce personnel, dans un pays dévasté. Le rendement journalier des terrassiers Herreros est de deux mètres cubes et demi, à 3 mètres cubes par jour.

Les belges au Congo ont procédé de la même façon que nous au Dahomey. Aussi sont-ils arrivés en quelques années à s'assurer une main d'œuvre intelligente, permanente et rompue à tous les travaux. Des équipes de Sacherons, se sont constituées et les chefs indigènes transformés en entrepreneur faisaient des offres d'entreprise au rabais. Même au plus fort de la construction, de la voie ferrée de Matadi à Stanley Pool, la main d'œuvre n'a jamais fait défaut, et pourtant, sur près de 8.000 ouvriers occupés au commencement des travaux, 2.000 à peine étaient à leur poste lors de l'inauguration de la première section. Les difficultés épouvantables auxquelles avaient donné lieu le passage de la ligne dans les tranchées, au sortir de Matadi, où les changements excessifs de la température causèrent la mort d'un nombre considérable de terrassiers et les survivants abandonnèrent les chantiers. On essaya de subvenir à cette pénurie de personnel indigène en faisant venir des Chinois et des terrassiers des îles Barbades.

Mais ce recrutement ne réussit pas davantage. On décida de faire appel aux Sénégalais et surtout, on remédia à la mauvaise organisation des chantiers. Afin d'éviter la mortalité excessive des premiers contingents, d'excellentes mesures hygiéniques furent prises pour diminuer les pertes. En même temps, pour rendre le travail plus rapide, on substitua au paiement à la journée le salaire à la tâche. Chaque atelier, devait fournir une certaine besogne et quand l'ouvrage était terminé, l'atelier, recevait une somme proportionnée au travail qu'avait nécessité l'ouvrage, et cette somme était partagée entre les ouvriers. De cette façon, l'ouvrage était fait dans d'excellentes conditions, et l'ouvrier recevait de gros salaires, atteignant 8, 10 et

12 francs par jour, sans compter les vivres qu'ils touchaient. En outre, de nombreux Sénégalais qui avaient collaboré à la construction de la ligne, furent ensuite occupés au moment de la mise en exploitation comme chauffeurs mécaniciens ou chefs d'atelier.

Dans les colonies anglaises, la main d'œuvre occupée, varia selon les lignes. Tantôt elle fut pénale, tantôt elle fut volontaire. Pour le chemin de fer du Soudan égyptien, on occupa aux travaux, des Arabes comme terrassiers volontaires, sous la surveillance du personnel des bataillons de chemin de fer. En outre, les madhistes faits prisonniers pendant la campagne qui précédait l'installation de la ligne de pénétration étaient employés aux travaux.

Dans la Gold Coast, l'ouvrage était réparti entre un certain nombre d'ateliers, chacun d'eux était formé par une même tribu ou une même famille. Cependant, ce système, quoique donnant de bons résultats, avait aussi ses inconvénients. La surveillance du personnel indigène était très difficile, surtout pour les travailleurs venus du Lagos, qui étaient d'excellents terrassiers, meilleurs même que les Européens. Ils rendaient le minimum d'ouvrage et, payés à raison de 1 shilling par jour, leur emploi revenait très cher, car ils sont paresseux, négligents et indolents. Il fallait à chaque atelier un surveillant indigène placé sous le contrôle d'un surveillant européen, ce qui rendait la tâche très difficile.

Au Lagos, les travailleurs occupés à la ligne pouvaient être rangés en trois catégories. Ceux provenant de la Gold Coast, de la Kroo Coast et de l'intérieur du Yomba. Presque tous les charpentiers et ajusteurs étaient recrutés dans la Gold Coast et en général Accra.

Pour les travaux du chemin de fer à l'Uganda, la main d'œuvre dut être importée. Les Indigènes voulaient bien être employés au portage du matériel, mais les travaux d'agriculture étant uniquement réservés aux femmes, qui subviennent aux besoins de la nourriture en cultivant la terre, les hommes se refusaient absolument à travailler la terre. On dut recruter du personnel aux Indes. Les Indous recevaient une moyenne de 25 fr. 50 par mois.

En 1895, il y eut 3.948 Indiens et 1.349 indigènes. En 1899, 16.031 Indiens pour 2.690 indigènes. En 1900, 15.742 Indiens pour 2.506 indigènes. En 1902, 6.704 Indiens pour 1865 indigènes.

En outre, pour nourrir tout ce personnel, il fallut créer tout un système de ravitaillement; les indigènes vivant en mauvaise intelli-

gence avec les Indiens se refusaient à leur fournir des aliments et des querelles éclataient quotidiennement. Cet antagonisme de races rendit la construction du chemin de fer très difficile.

De toute cette étude un principe se dégage, c'est que seule la main d'œuvre volontaire doit être employée pour les grands travaux publics à exécuter aux colonies.

Quant au recrutement, il semble que l'organisation des chantiers permanents d'indigènes, qui seraient occupés aux travaux publics de chaque colonie, puisse rendre de réels services.

Ce système éviterait l'emploi de travailleurs étrangers à la colonie et aurait pour avantage de faire naître chez l'indigène le goût du travail et de former des équipes spécialisées dans leur ouvrage et pouvant donner un rendement considérable.

La lutte d'influence

dans le bassin du Nil



Maintenant que nous avons examiné les différents systèmes de construction et d'exploitation des lignes de chemin de fer appartenant aux diverses nations colonisatrices de l'Afrique, il nous paraît indispensable avant de conclure de jeter un regard sur des événements encore récents, mais déjà passés dans le domaine de l'histoire coloniale africaine.

La construction du chemin de fer du Soudan Egyptien, la mise en exécution des projets de chemin de fer du Congo belge, qui doivent s'acheminer vers les Grands Lacs, la réalisation du « The Cape to Cairo », ont fait se heurter, en une rivalité émouvante, les nations européennes, susceptibles d'expansion dans l'Afrique équatoriale.

La France et l'Angleterre, aujourd'hui unies, ont risqué détruire tout un passé de conciliation et d'estime, pour la prépondérance, sur d'immenses et farouches provinces.

Aussi, semble-t-il nécessaire, maintenant que l'histoire peut sagement apprécier et juger, maintenant que se sont dissipées les polémiques irritantes, d'exposer les circonstances, dans lesquelles les nations européennes ont été appelées à rivaliser, grâce à leurs explorateurs et par leurs diplomates, quels sont les résultats de cette lutte, et quel avenir leur est réservé !

Le partage de l'Afrique, une des grandes préoccupations de la politique européenne du ^{xx}e siècle, est la cause toute naturelle, des rivalités entre la France, l'Angleterre, l'Allemagne et l'Etat indépendant du Congo.

L'Angleterre, considérant ce mouvement général des nations, décida d'y jouer un rôle prépondérant. Sa politique africaine avait trois objets : se poser en héritière des possessions portugaises, détruire

l'indépendance des républiques sud-africaines, s'installer définitivement en Egypte et sur le canal de Suez.

Le rail du « Cap au Caire », résume tout ce projet, que s'il est réalisé « aura permis à l'Angleterre, de se bâtir un empire des Indes africaines, taillé à vif, dans le cœur du pays, qu'elle était venue « protéger, et d'où, elle espère bien dominer, en même temps que « l'Egypte, le monde entier, car le monde appartiendra au maître de « la mer Rouge. »

(Article de M. Picard, dans un journal égyptien d'octobre 1894, paru dans le bulletin de l'Afrique française 1894 p. 169).

Les faits bientôt succèdent aux programmes. La convention de 1891, qui met fin au conflit avec le Portugal, attribue à l'Angleterre, les territoires aurifères du Matabele, et séparant l'Angola, du Mozambique, étend la colonie du Cap, jusqu'au lac Nyassa.

L'Angleterre, en lutte avec l'Allemagne, pour les possessions de territoires de l'est africain de l'Ouganda, de l'Ounyor, signe le traité de juillet 1890, qui accordait à l'Allemagne l'est africain, jusqu'aux Grands Lacs et au Kilimandjars, les îles de Zanzibar et de Pemba, le protectorat de l'est africain anglais, jusqu'au lac Albert Nyanza, et en plus la vallée du Nil, jusqu'aux confins de l'Egypte.

En 1893, lorsque le traité pour la délimitation des territoires anglais et allemand du Niger et du Tchad, fut signé, la diplomatie anglaise « fait reconnaître par l'Allemagne qu'il est également convenu, que « l'influence allemande, ne combatta pas l'influence anglaise, à « l'ouest du bassin du Chari, et que le pays du Darfour, du Kordofan, et du Bahr-el-Gazal, tels qu'ils résultent de la carte de Justus Perthes, d'octobre 1891, seront exclus de la sphère d'intérêts de « l'Allemagne. »

Les deux traités, n'étaient naturellement pas soumis à la France, qui ne pouvait, ni les accepter, ni s'y opposer.

La même procédure est suivie vis-à-vis de l'Italie, pour la délimitation de ses territoires à Massawa, Assab, et la côte des Somalis. Cette délimitation, permet à l'Angleterre, de renouveler l'affirmation de ses droits indéterminés, sur la vallée du Nil.

Ce système d'occupation était tout à fait simple. On négociait toujours contre une tierce puissance non avisée. Après avoir évincé la France en Ouganda, Zanzibar et sur le Niger, il fallait user du même procédé pour la question du Nil.

Dans cette région, tous les conflits qui se sont élevés, entre la France et l'Angleterre, n'ont été qu'une suite naturelle de la question d'Egypte. L'envoi de la mission Marchand, l'occupation de Fachoda, avec la convention de 1899, ont été les résultats.

Les explorations de Stanley, avaient démontré, que le Congo était pour l'Afrique équatoriale, le fameux chemin qui marche, et que la pénétration vers la région des Grands Lacs et vers le Nil, était plus facile par la côte occidentale, que par l'Ouganda.

De Brazza, ne fit que corroborer ce témoignage. Français et belges, pénétrèrent vers les hautes terres arrosées, par le Congo et ses affluents. On découvrit alors que, l'Oubanghi, affluent considérable du Congo, recueillait les eaux venant du Bahr-el-Gazal, et prenait sa source en Egypte équatoriale.

Le fleuve, était le chemin de communication, entre l'Egypte et l'Atlantique.

Les traités de 1885 et 1887, assuraient à la France, la possession légitime de la rive droite de l'Oubanghi, et prolongeaient sa frontière, jusqu'au trentième méridien, par la quatrième parallèle.

Aussi, la France se trouvait-elle maîtresse d'un territoire colonial qui longeait le bassin du Nil sur une considérable étendue, d'une importance capitale, pour notre avenir dans cette région.

A ce moment, l'Angleterre, vaincue à Khartoum, s'était retirée vers le Nord. Les madhistes tenaient le pays sous leur domination. Il eût été facile, de mettre la main sur ces régions sans soulever aucun incident diplomatique et sans créer des complications internationales.

La sous-direction des Protectorats, au Ministère des affaires étrangères, avait préparé à MM. Spuller et Develle, ministres, tout un mémoire, sur l'importance de la pénétration par le Congo et ses affluents, vers le Nil moyen.

S'il se construit un chemin de fer, pour relier les deux grands fleuves, il passera là, si c'est un canal, il passera là.

Il était donc extrêmement sérieux, de se préoccuper d'une pareille entreprise, qui nous livrait la prépondérance absolue, sur toute l'Afrique équatoriale, et qui nous permettait, d'étendre notre influence du Congo à l'Abyssinie, et d'établir toute une zone d'occupation française, de la mer Rouge à l'Atlantique.

Les officiers belges, eux aussi, avaient compris tout l'avantage d'une rapide main mise, et au mépris du traité de 1885, avaient

franchi la quatrième parallèle, établi des postes sur le haut Oubanghi et dans l'Afrique Nilotique.

En 1892, une somme de 300.000 francs fut inscrite au budget des colonies, sur la proposition de M. Etienne, député. Ce crédit permettait l'envoi d'une mission d'étude et d'établissement, dans ces régions.

Mais la période qui s'étend de 1886 à 1892, est une période d'abandon colonial. La France, en proie à des luttes politiques, s'intéressait beaucoup plus aux rivalités personnelles et aux polémiques suscitées par le Boulangisme et le Panama, qu'aux marécages de l'Afrique équatoriale. Le crédit voté par le Parlement, ne fut pas utilisé.

Les belges, profitant de notre hésitation, s'efforçaient de contourner nos possessions, et de nous interdire tout développement, au nord et à l'est de l'Oubanghi.

Ils prétendaient, tantôt que le M'Bomou et non l'Ouelle, était la branche initiale de l'Oubanghi, tantôt que ces deux fleuves se réunissaient, pour former l'Oubanghi. A l'appui de leurs prétentions, ils envoyèrent vers le nord, plusieurs missions, l'une à Katuaka sur l'Ada, confluent du Bahr-el-Gazal, l'autre à Liffi, entre Katuaka et Dem Zibar.

M. Liotard et les agents français, résistaient de leur mieux, aux empiètements belges et le commandant Decaze, parti en 1893, pour soutenir dans ces régions, les droits de la France. Tandis que le gouvernement élevant des protestations, et se basant sur la conférence de Berlin, réclamait de la Belgique, l'abandon des postes occupés.

Des négociations s'engagèrent à Paris et à Bruxelles. Le gouvernement belge répondait que possession vaut titre, cherchait à traîner les choses en longueur et à prolonger cette discussion jusqu'au 12 mai 1894, où les journaux anglais et belges firent connaître à l'Europe qu'une convention anglo-belge venait d'être signée.

L'Angleterre, sans songer à prévenir la France, pourtant intéressée, en raison de la Convention de 1887, attribuait à l'Etat Indépendant la partie du bassin du Congo située au nord du 4^e parallèle et reconnue à la France par des traités. En outre, elle céda à bail, à l'Etat du Congo, toute la partie du bassin du Nil, située sur la rive gauche du fleuve et comprise entre le lac Albert et le 10^e degré de latitude, Fachoda, y compris la région indécise du Bahr-el-Gazal. Il était entendu, que pour la partie la plus voisine du fleuve, à l'est du

30^e degré, Greenwich, le bail ne durerait que jusqu'à la mort du roi Léopold.

En revanche, l'Etat Indépendant céda, à bail, une bande de terre de 25 kilomètres de largeur, entre la pointe du lac Tanganyka et la pointe sud du lac Albert-Edouard, c'est-à-dire, le passage pour le chemin de fer projeté, du Cap au Caire.

Cet accord faisait du Congo « le mandataire de la politique britannique et l'introduisait comme tenancier de l'Angleterre, dans le bassin du Nil ».

En outre, cet arrangement violait les droits de l'Egypte et de la Turquie, sur le Haut-Nil, en déclarant que « les signataires n'ignorent pas les prétentions de l'Egypte et de la Turquie dans le bassin du Haut-Nil ».

Une telle clause réglait et la question d'Egypte et la question d'Afrique.

L'Allemagne protesta immédiatement, car elle ne pouvait pas admettre que sa colonie d'Afrique Orientale devint une simple enclave de l'Afrique britannique.

Sir Edward Grey, secrétaire d'Etat aux Affaires Etrangères, annonça aussitôt à la Chambre des Communes que l'article 3 de l'arrangement anglo-congolais (bande de terrain du lac Tanganyka au lac Albert-Edouard) avait été abrogé, « sans que de nouvelles conditions aient été établies ».

L'Angleterre, par conséquent, s'étant assuré l'adhésion de l'Allemagne, de l'Italie et de la Belgique, obtenait la prise de possession du bassin du Haut-Nil, puisque l'Etat Indépendant « reconnaissait la « sphère d'influence britannique, telle qu'elle est délimitée, dans l'arrangement franco-allemand du 17 juillet 1890 ».

Par un tel arrangement, la France se trouvait non seulement lésée dans ses droits actuels sur le Congo, au nord du 4^e parallèle (Convention franco-belge de 1887), mais encore, dans les droits de préemption sur l'Etat Indépendant, et cela, non seulement en tant que signataire des traités relatifs à l'intégrité des territoires ottomans, mais encore en sa qualité de puissance africaine.

Nous étions complètement évincés.

De vives protestations se firent entendre au Parlement français, le 7 juin 1894. Le gouvernement exposa la situation en droit et déclara que l'arrangement anglo-belge était non seulement en violation du

droit international européen, mais encore en contradiction formelle avec le droit international africain.

En fait, la Convention portait atteinte « à l'équilibre des forces en « Afrique et dans le monde ».

Le ministre, M. Hanotaux, priait le Parlement d'opposer, s'il y avait lieu, le fait au fait, et l'occupation à l'occupation.

De telles résolutions produisirent leur effet. Un arrangement fut d'abord conclu entre l'Etat Indépendant et la France, le 14-août 1894. Cette Convention écartait les Belges de notre route, en nous donnant l'accès du Nil. En plus, le cabinet anglais se prêta à une négociation d'ensemble sur les questions contestées.

En acceptant de négocier, les Anglais reconnaissaient que l'occupation des provinces était contestable. Notre diplomatie avait obtenu un réel succès, qu'il fallut faire suivre d'une action positive.

Le Parlement vota un crédit de 1.800.000 francs « pour renforcer nos « postes dans le Haut-Oubanghi et les relier à la côte, par des communications télégraphiques et fluviales ».

L'envoi d'une mission fut décidé. Mais des instructions nouvelles survinrent, à la suite de l'arrangement. Le colonel Monteil, qui devait gagner le Haut-Oubanghi, fut envoyé à la Côte d'Ivoire, contre Samory, et le crédit fut dépensé à Loango et à la Côte d'Ivoire.

C'était la deuxième fois qu'un projet de mission échouait, alors que les événements nous facilitait la tâche, dans des conditions que nous ne retrouverons plus.

En septembre 1894, M. Liotard était nommé commissaire dans le Haut-Oubanghi, avec mission d'étendre ses relations dans le Bahr-el-Gazal et le Nil.

L'Angleterre ayant accepté le principe de la négociation, donnait une grande victoire morale à notre diplomatie.

L'arrangement de la question du Nil pouvait être, à ce moment, le nœud d'un arrangement général, pour toutes nos possessions africaines.

En Tunisie, le traité passé entre le bey et l'Angleterre, sans durée déterminée, gênait tous nos traités de commerce et d'établissement.

Sur la côte occidentale d'Afrique, toute une série de difficultés, à propos de la Gambie, de Sierra-Leone, de Libéria, du pays de Kong, de la Nigeria, au sujet de la navigation du Niger et de la Bénoué, de la ligne San-Banoua et du Tchad.

Sur la côte des Somalis et en Abyssinie, rivalité d'influence. Par dessus tous ces conflits, la question d'Egypte dominait. C'est elle qui pouvait ou tout briser ou tout concilier.

De nombreuses conférences eurent lieu, entre l'ambassadeur d'Angleterre, M. Philipps et M. Hanotaux, ministre des Affaires Etrangères.

Un accord fut préparé sur toutes les questions africaines, mais il fut écarté par les deux gouvernements.

Pour la question du Nil, si l'accord avait été signé, la France obtenait une définition et une limitation des prétentions anglaises, les provinces en litige étaient neutralisées, sous la surveillance des deux puissances.

De nouvelles explications furent échangées, a propos des affaires d'Egypte.

Le cabinet anglais admettait de nouveau le principe d'une contre-réclamation française et déclarait que la question restait ouverte au débat.

Le cabinet de Paris, voyant qu'une entente générale avait échoué, proposa au Foreign Office de procéder par étapes et d'obtenir une entente définitive, par arrangements particuliers successifs.

Cependant, en 1895, la situation en Afrique s'était aggravée. C'est la période des grandes explorations, c'est la course au clocher de toutes les puissances africaines. On ne parlait que d'hinterland et de sphères d'influence. En outre, un cabinet anglais unioniste était au pouvoir. Nous avions occupé Madagascar. Cette période peut être considérée comme la plus critique, au point de vue des relations franco-anglaises.

L'Italie avait subi un échec à Adoua et avait évacué Kassala, ce qui pouvait donner aux Madhistes accès vers la mer

Les missions françaises avaient été couronnées de succès dans le Haut-Oubanghi.

L'Angleterre voyait tout cela d'un mauvais œil et, de plus, les difficultés grandissaient sans cesse avec les républiques du Transvaal et d'Orange, L'empereur Guillaume avait envoyé, après l'échec de Krügersdoff, son fameux télégramme.

Le cabinet britannique se trouva dans l'impasse suivante: transiger avec la France pour l'Afrique du Nord ou avec l'Allemagne pour l'Afrique du Sud.

Notre politique extérieure se trouvait donc nettement tranchée. Il fallait s'entendre ou avec l'Angleterre ou avec l'Allemagne.

L'Angleterre devant préparer son expédition vers Dongola, contre les Madhistes, voulait au préalable s'entendre avec nous. Un tel accord était la justification de notre politique dans la région équatoriale, mais il fallait s'entendre avec l'Angleterre et mécontenter l'Allemagne.

Entre ces deux politiques, notre Gouvernement préféra ne pas se prononcer. Le résultat fut une entente de l'Angleterre et de l'Allemagne pour l'Afrique du Sud et le Nil.

L'Angleterre, le 14 mars, décida sa marche sur Dongola.

Des discussions eurent lieu devant les Parlements anglais et français. M. Balfour déclarait, le 20 mars 1896, que « l'expédition contre le Madhi écartera les difficultés qui sont un insurmontable barrière à l'abandon immédiat du contrôle et de l'autorité anglaise sur l'Egypte ».

M. Léon Bourgeois, ministre des Affaires étrangères, déclarait, le 2 avril, « qu'il resterait le ferme défenseur de la politique de la France dans la question d'Egypte », et, dans la question du Nil, « que ses efforts tendraient à maintenir à la question d'Egypte son caractère européen ».

La France demanda à la Russie, à la Turquie et à Ménélick d'agir en commun, sur la mer Rouge, et, à la politique d'action anglaise, on voulut opposer une politique d'action française sur le continent noir.

La mission Marchand fut décidée. Il fallait arriver avant les Anglais, sur le Nil. C'était la réponse française à l'expédition anglaise de Dongola. Les instructions données à la mission étaient les suivantes : s'installer à Ziber, qui est la clef du Bahr et Gazal, et, pour arriver à devancer le colonel Colville, sur le Nil, aller de l'avant et, pour réussir, ménager les Madhistes.

Cependant, comme dans un discours d'août 1896, la reine Victoria avait déclaré que l'expédition anglaise projetée n'avait d'autre objectif que d'occuper le pays s'étendant « jusqu'à Dongola », de nouvelles instructions furent envoyées à M. Liotard, qui avait été nommé gouverneur et auquel le capitaine Marchand était subordonné.

Le 23 juin, le ministre des colonies envoyait la lettre suivante :

« La mission dont est chargé le capitaine Marchand ne saurait être considérée comme une entreprise militaire. Il s'agit de maintenir strictement la ligne politique que depuis deux ans vous suivez avec

persévérance et dont notre établissement, dans le bassin du Nil, doit être le couronnement ».

Le Gouvernement français indiquait bien qu'il fallait avant tout reprendre les négociations africaines et qu'il fallait chercher des arrangements particuliers. Notre politique restait toujours conforme aux précédents.

Pendant que Marchand commençait sa glorieuse campagne, les négociations engagées entre la France et l'Angleterre restaient en suspens. En plus, des missions allemandes, anglaises et françaises étaient envoyées en Afrique et cherchaient à conquérir les territoires inoccupés pour opposer au droit d'occupation l'occupation elle-même.

Mais toutes ces missions agissaient souvent sans contrôle. La France se trouvait engagée dans sa lutte contre Samory, la question de la délimitation et de la navigation du Niger était de nouveau posée. Il fallait négocier toutes ces affaires à mesure et, malheureusement, toutes les questions s'amoncelaient et les solutions des chancelleries n'intervenaient pas.

En 1897, l'armée anglaise était victorieuse. Elle avait réoccupé Don-gola et le Gouvernement demandait au Parlement anglais les crédits nécessaires pour pousser plus loin l'expédition et construire en même temps la voie ferrée jusqu'à Khartoum.

Il y eut à ce moment une violente poussée d'impérialisme. Dans les centres officiels anglais on parlait d'occuper effectivement tous les territoires égyptiens. L'accord franco-allemand, qui mit fin aux contestations en Afrique, fut signé en avril 1897 et causa un revirement dans l'opinion anglaise. De nouveaux pourparlers furent engagés pour mettre fin au traité anglo-tunisien, en même temps que la commission anglo-française, chargée de négocier la contestation du Niger, reprenait ses séances.

La mission Marchand continuait sa route et vaillamment approchait de Faschoda. Un nouveau mouvement d'impérialisme emporta les partis les plus timorés.

Le Times combat la formule « possession vaut titre », qui pourtant avait été acceptée comme base des négociations au sujet du Niger, et la *Pall Mall Gazette* déclare qu'il faut parler au quai d'Orsay sur un ton de commandement.

Les négociations pour le Niger se poursuivaient et la convention de délimitation générale, qui couvrait l'Afrique dans sa largeur, du

Sénégal au bassin du Nil, fut enfin signée au quai d'Orsay, le 14 juin 1898.

Cette convention joignait nos trois domaines Africains, Algérie-Tunisie, Sénégal-Niger, Tchad-Congo, et fondait notre vaste empire, qui recouvrait tout le nord du continent occidental.

L'esprit de conciliation l'emportait malgré le déchainement des violences de l'opinion des deux pays.

Cependant, il restait encore à traiter la question Marchand et la question du Nil qui, selon la formule de lord Kimberley, « restait ouverte aux débats ».

Le 20 septembre, le capitaine Marchand et lord Kitchener se rencontrèrent. Ce jour-là, l'affaire était abordée au fond.

Si l'Angleterre intervenait au point de vue des droits de l'Egypte, c'était contraire au traité de 1884, et si elle intervenait comme occupant les territoires effectivement, c'était le capitaine Marchand qui avait précédé le général Kitchener.

Telle était la thèse française, qu'en fait comme en droit, ne semblait devoir soulever aucune contestation, mais « qui se heurtait à un parti pris appuyé sur la force et sur le fait de la conquête ». (*Revue des Deux Mondes*, février-mars 1909. Fachoda, par Gabriel Hanotaux).

Le même raisonnement fut tenu, pendant plusieurs semaines, jusqu'au 19 septembre, où les troupes françaises et anglaises, campées toutes deux devant Faschoda, se trouvèrent en présence.

Ce que furent les journées de tension diplomatique où les éléments impérialistes anglais se déchaînaient, où toute l'Angleterre, à la suite de Chamberlain et de Cécil Rhodes, était hostile à la France, tout le monde s'en souvient.

En France, l'opinion était également irritée, mais l'entreprise d'une guerre incertaine comme résultats, dont les conséquences, quoiqu'il fut advenu, eussent été terribles, incita à la sagesse.

Le 6 novembre, le Gouvernement, après un examen approfondi de la question, au Conseil des ministres, se décidait à ne pas maintenir la mission Marchand à Faschoda.

La déclaration additionnelle du 21 mars 1899, suite des négociations entre le baron de Courcel et lord Salisbury, au moment de la crise, complétait la convention de juin 1898.

La Grande-Bretagne reconnaît à la France une route commerciale vers le Nil. La délimitation des territoires suit la ligne du partage des

eaux du Congo et du Nil depuis les sources de M'Bomar jusqu'au 15^e degré en laissant l'Ouadaï à la France et le Darfour à l'Angleterre. Elle rejoint ensuite, en s'inclinant à l'ouest sur la Tripolitaine, le Tropique du Capricorne. Le Bahr el Gazal, le Darfour et le Kordofan jusqu'au Nil, font partie de la zone commerciale laissée libre entre les deux puissances.

Sans doute, une telle convention intervenant plus tôt eut évité bien des colères et dissipé bien des malentendus, mais, quoiqu'il en soit, la grande négociation africaine ne doit pas être regrettée.

Sans doute aussi, le but de la mission du capitaine Marchand n'avait pas été atteint complètement, mais l'accès du Nil nous est ouvert et nous avons désormais avec l'Angleterre l'exploitation commune des deux grands réservoirs de la richesse africaine, les bassins du Congo et du Nil, appelés à un avenir considérable.

CONCLUSION

Notre préoccupation dans cet ouvrage n'a pas été de mettre à nu les causes profondes qui ont en un quart de siècle transformé complètement toutes les colonies d'Afrique. Une telle œuvre dépasserait les limites forcément restreintes de cette étude.

Nous avons simplement voulu démontrer l'effort constant de toutes les nations colonisatrices pour créer et développer les voies de communication, pour instaurer ce que très justement on a appelé « la politique des chemins de fer ».

Alors qu'il y a trente ans l'importance d'une voie ferrée coloniale aurait été plus ou moins relative et n'aurait jamais risqué de bouleverser l'équilibre de l'Europe, aujourd'hui le chemin de fer devient plus que jamais l'instrument et l'objectif des grandes activités internationales et il semble que sa création ne doive pas être le but final, mais bien la cause initiale de toute conquête.

Hier encore la plus vieille des traditions géographique militaire, politique, économique, considérait comme de grande valeur les vallées des fleuves. Les routes terrestres suivaient les pistes de guerre tracées par les premiers hommes le long des fleuves. Les voies ferrées n'eurent à l'origine qu'à s'installer sur ces chemins antérieurs. Mais tout change et le génie des hommes a abordé et a vaincu toutes les difficultés. Franchissant les montagnes, dédaignant les précipices, il a supprimé tant au point de vue stratégique qu'économique l'importance exclusive des vallées.

Le chemin de fer remplace le fleuve et installe autour de lui des champs d'exploitation et d'apport artificiellement constitués. Une vie nouvelle apparaît. Les indigènes faisant affluer leurs produits le long des lignes, assurent la formation pour ainsi dire subite aux abords de la voie ferrée, d'agglomérations qui dans un délai très court devien-

nent des centres importants de trafic, et témoignent leur exacte compréhension de moyens d'action qui sont mis en œuvre.

La création d'un réseau ferré africain a transformé complètement la situation de ces immenses et riches territoires. La conception magistrale du Transsaharien. Ce chemin de fer de Kayes au Niger, la ligne du Cap au Nil, du Congo belge, de l'Est africain, permettront de faire traverser un continent de part en part, de relier entr'elles des terres qui s'ignorent et de faire rebrousser les richesses ignorées du monde noir vers le vieux Nil qui ne se connaissait pas des sources aussi lointaines.

Sans doute de telles entreprises ont été difficiles et périlleuses, mais déjà les résultats commencent à s'apprécier. Une transformation complète s'est produite dans toutes les régions desservies et toute la prospérité dont bénéficient les colonies et les métropoles est due à ce nouveau et puissant agent d'évolution commerciale.

Et comme exemple il nous paraît nécessaire de montrer le changement extraordinaire, la métamorphose, pourrait-on dire de diverses colonies.

En Afrique Occidentale française, le chemin de fer a été non seulement un meilleur instrument commercial, mais encore un excellent facteur de pacification.

Au Sénégal, la création de la ligne Dakar-St-Louis donne à la culture des arachides une extension prodigieuse, l'exportation qui n'était que de 175 francs en 1846 s'éleva en 1880 à 20.000 fr. Dès la mise en exploitation de la ligne en 1885 13.133 tonnes, en 1895 34.837 tonnes, en 1905 53.817 tonnes, en 1907 101.832.675 tonnes étaient transportées.

En 1910 malgré une diminution de poids de 10.000 tonnes, les arachides sont en avance de 3 millions de francs. De vrais villes sont installées, des voies Decauville relient entre elles les différents comp-toirs et les populations, il y a quelques années encore brutales et autoritaires se livrent à la culture de ce produit, se transportent vers les stations de la voie ferrée. Au point que trois communes mixtes sont instituées en 1904 et que le chiffre des exportations et des importations double en 10 ans.

Dans le Haut Soudan jusqu'à l'époque de la création de la voie ferrée le commerce du Haut fleuve, s'était borné à quelques petites opérations de traite que faisaient les traitants de St-Louis sous la protection d'un avis qui les escortait, Sitôt la fermeture de la traite,

ils retournaient avec quelques chalands ou pirogues, chargés de gomme, de plumes de parure et d'or de Galam.

Le reste de l'année le commerce se cantonnait autour des forts de Bakel et de Médine. Avec l'occupation du Haut Fleuve, les maisons du Sénégal ouvrent des comptoirs où viennent s'approvisionner les Diaoubas indigènes, mais aussitôt que les ateliers de la construction de la ligne sont créés à Kayes, ces maisons s'établissent définitivement. Les efforts du commerce se portent vers le Sahel. Le syndicat du Soudan français installe à Kita un comptoir, une société hollandaise, la compagnie commerciale du Soudan français vient s'installer à Kayes et à Kita, la compagnie Niger Soudan s'installe à Bamako. A l'heure actuelle dans le Haut Sénégal et Niger, on peut compter une trentaine de comptoirs européens, la plupart français et cinq maisons indigènes. L'ouverture de la ligne Thyès à Koyes et le prolongement jusqu'à Kankan du chemin de fer de la Guinée, aura pour effet de desservir des pays déjà producteurs et de permettre une exploitation sérieuse des sels gemmes et du bétail de la région de Tichet et Taoudénit, sur la frontière Saharienne des articles de traite, tissus, senolerie, kola et caoutchouc venant des frontières du Sud et de la Côte d'or anglaise. Il ne faut pas oublier que les territoires compris entre le Niger, le golfe de Guinée et l'Atlantique contiennent de l'or et du fer.

Si l'exploitation sérieuse des mines de fer doit être envisagée avec réserves, il n'en est pas de même des mines d'or qui sont très importantes et qui donneront à toute cette région un essor industriel et commercial considérable. Les filons aurifères importants existent au Bambouck. L'exploitation est tout à fait primitive en raison des difficultés de transport des matériaux. Mais il serait facile de relier cette région par un chemin de fer Decauville à la ligne Kayes Niger, de mettre en communication les centres aurifères de Kamanan, de Tamboura, de Mamakono avec les gares de Bafoulabé au Kale et d'expédier ensuite par le Sénégal à St-Louis, ou par la ligne Thyès-Kayes à Dakar les produits aurifères de cette région.

En Guinée Française, un développement commercial analogue s'est produit. Tout le négoce de la région qui se trouvait avant la chute de Samory était absorbé par les comptoirs anglais de Sierra Léone. Tous les indigènes venus de Kankan ou Kouroussa portaient leurs produits vers Falaha, Karin et Frec Town, seul port important de la région. L'occupation par nos troupes de la route de Kouroussa à Konakry par

Timbo, assura la pacification du pays et permit aux indigènes de faire suivre à leurs produits la route de Konakry, ville nouvelle qui allait bientôt être dotée d'un port et de voies d'accès.

Au début une lutte très pénible et très dure s'engagea contre les centres commerciaux anglais situés aux rivières du Sud, Bake, Baffa, Dubreka, Un règlement de frontière nous fit bénéficier fort heureusement du trafic considérable des caoutchoucs du Soudan et des Kolas de la Guinée anglaise.

En 1897 alors que le trafic de Frec Town était à peu près insignifiant, le commerce de la Guinée Française accusait 14.363.351 francs dont 6.725.276 pour l'exportation. Tous nos efforts pour nous maintenir dans une situation aussi florissante auraient été inutiles sans la construction du chemin de fer. Dès que les études de la ligne ont été achevées en 1899 l'exportation du caoutchouc s'éleva de 7 millions et demi à 8.600.000 de fr. en 1902.

Le rail qui au 31 mars 1909 atteignait le kilomètre 355 à partir de Konakry est arrivé à Kouroussa en octobre 1910, point terminus de la ligne.

Au nord de Kouroussa dans le Sakho à côté de Didé se trouvent des gisements considérables d'or qui sont en exploitation. Desservis par Siguiri et le Niger, des chargements pourront descendre jusqu'à Kouroussa où ils prendraient la voie ferrée pour être embarqués à Konakry.

Le chemin de fer de la Côte d'Ivoire quoique desservant une région encore insuffisamment explorée à un intérêt économique certain et permet l'exploitation de forêts tropicales, contenant des caoutchoucs et des bois précieux. Il donnera également un essor considérable à l'industrie minière très répandue dans tout le bassin de la Lanoé.

Au Dahomey le chemin de fer a permis également le développement des cultures d'arachide, d'huile de palme, de coton et surtout de maïs dont la production est passée de 207 t en 1904 à 20.000 t en 1908.

Dans quelques années lorsque toutes les voies de pénétration seront définitivement et complètement exploitées, il sera peut-être possible de les relier entre elles par la création d'une ligne coupant sensiblement en ligne droite la boucle du Niger de Sikasso à Say, qui desservirait les territoires du Lobi, du Mossi et du Haut Dahomey.

Le développement remarquable des cultures et des industries dans

